

VD_OMNI CR.2015.0016 vom 29. September 2015

VD Tribunal cantonal, 2015-09-29, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2015.0016

FR: VD_OMNI CR.2015.0016 du 29 septembre 2015

IT: VD_OMNI CR.2015.0016 del 29 settembre 2015

Regeste

X. _____ /Service des automobiles et de la navigation | Le recourant a commis une infraction moyennement grave en conduisant un véhicule présentant une surcharge de 67,8% par rapport au poids total autorisé du véhicule de 3'500 kg. La mise en danger abstraite accrue créée est certes grave, mais la faute peut être qualifiée de moyennement grave au vu des circonstances, notamment des indications du permis de circulation français, prêtant à confusion quant au poids maximal du véhicule, ainsi que du volume disponible de celui-ci (20 m3). Recours admis.

Erwägungen

E. 1

Déposé dans le délai de trente jours fixé par l'art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36), le recours est intervenu en temps utile. Il respecte au surplus les conditions formelles énoncées à l'art. 79 LPA-VD.

E. 2

Le recourant se plaint de la violation de l'art. 16c al. 1 let. a de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), exposant que l'infraction commise aurait dû être qualifiée de moyennement grave et non de grave tel que l'a retenu l'autorité intimée. a) A titre préliminaire, il est précisé que le recourant ne conteste pas les valeurs de surcharge retenues, mais se plaint de l'appréciation de la gravité de l'infraction et de la faute commise. b) Les infractions de base des art. 16a al. 1 let. a, 16b al. 1 let. a et 16c al. 1 let. a LCR sont déterminées par la mise en danger et par la faute, critères qui sont d'un poids égal pour un degré égal (Cédric Mizel, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, Berne 2015, ch. 38.3 p. 244). Selon l'art. 16c al. 1 let. a LCR, commet une infraction grave la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Commet une infraction légère la personne qui, en violant les règles de la circulation routière, met légèrement en danger la sécurité d'autrui et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée (art. 16a al. 1 let. a LCR). En cas d'infraction légère, le permis de conduire est retiré pour un mois au moins au conducteur qui a fait l'objet d'un retrait de permis ou d'une autre mesure administrative au cours des deux années précédentes (art. 16a al. 2 LCR). L'auteur d'une infraction légère fait l'objet d'un avertissement, si au cours des deux années précédentes, le permis de conduire ne lui a pas été retiré et qu'aucune mesure administrative n'a été prononcée à son encontre (art. 16a al. 3 LCR). En cas d'infraction particulièrement légère, il est renoncé à toute mesure administrative (art. 16a al. 4 LCR). Commet une infraction moyennement grave la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque (art. 16b al. 1 let. a LCR). Dans cette hypothèse, le permis de conduire est retiré pour un mois au minimum (art. 16b al. 2 let. a

LCR). Le législateur conçoit l'art. 16b al. 1 let. a LCR relatif au retrait du permis de conduire après une infraction moyennement grave comme l'élément dit de regroupement. Cette disposition n'est ainsi pas applicable aux infractions qui tombent sous le coup des art. 16a al. 1 let. a ou 16c al. 1 let. a LCR. Dès lors, l'infraction est toujours considérée comme moyennement grave lorsque tous les éléments constitutifs qui permettent de la privilégier comme légère ou au contraire de la qualifier de grave ne sont pas réunis. Tel est par exemple le cas lorsque la faute est grave et la mise en danger bénigne ou, inversement, si la faute est légère et la mise en danger, grave (FF 1999 IV 4132 et 4134; cf., pour une catégorisation plus exhaustive des cas moyennement graves, Mizel, op. cit., ch. 56 p. 389 ss; ATF 136 II 447 consid. 3.2; 135 II 138 consid. 2.2.2; TF 1C_87/2009 du 11 août 2009 consid. 3.1; 6A.16/2006 du 6 avril 2006 consid. 2.1.1, in JdT 2006 I 442). La jurisprudence a rappelé que l'art. 90 al. 2 LCR correspond à l'infraction grave prévue à l'art. 16c LCR. L'art. 90 al. 1 LCR recouvre les deux hypothèses de l'infraction légère ou moyennement grave prévues aux art. 16a et 16b LCR (arrêt CR.2012.0034 du 25 septembre 2012 et réf. cit.).

E. 3

En principe, l'autorité administrative statuant sur un retrait du permis de conduire ne peut pas s'écarter des constatations de fait d'un jugement pénal entré en force. La sécurité du droit commande en effet d'éviter que l'indépendance du juge pénal et du juge administratif ne conduise à des jugements opposés, rendus sur la base des mêmes faits (ATF 137 I 363 consid. 2.3.2 et les références). L'autorité administrative ne peut s'écarter du jugement pénal que si elle est en mesure de fonder sa décision sur des constatations de fait inconnues du juge pénal ou qui n'ont pas été prises en considération par celui-ci, s'il existe des preuves nouvelles dont l'appréciation conduit à un autre résultat, si l'appréciation à laquelle s'est livré le juge pénal se heurte clairement aux faits constatés, ou si le juge pénal n'a pas élucidé toutes les questions de droit, en particulier celles qui touchent à la violation des règles de la circulation (ATF 139 II 95 consid. 3.2; 136 II 447 consid. 3.1; 129 II 312 consid. 2.4; 123 II 97 consid. 3c/aa; 105 Ib 18 consid. 1a et réf. cit.). Cela vaut non seulement lorsque le jugement pénal a été rendu au terme d'une procédure publique ordinaire au cours de laquelle les parties ont été entendues et des témoins interrogés, mais également, à certaines conditions, lorsque la décision a été rendue à l'issue d'une procédure sommaire, même si la décision pénale se fonde uniquement sur le rapport de police. Il en va notamment ainsi lorsque la personne impliquée savait ou aurait dû prévoir, en raison de la gravité des faits qui lui sont reprochés, qu'il y aurait également une procédure de retrait de permis. Dans cette situation, la personne impliquée est tenue, en vertu des règles de la bonne foi, de faire valoir ses moyens dans le cadre de la procédure pénale, le cas échéant en épuisant les voies de recours à sa disposition. Elle ne peut pas attendre la procédure administrative pour exposer ses arguments (ATF 123 II 97 consid. 3c/aa; 121 II 214 consid. 3a; TF 1C_502/2011 du 6 mars 2012 consid. 2.1). Si les faits retenus au pénal lient donc en principe l'autorité et le juge administratifs, il en va différemment des questions de droit, en particulier de l'appréciation de la faute et de la mise en danger (TF 1C_495/2013 du 7 janvier 2014 consid. 6.1; 1C_353/2010 du 12 janvier 2011 consid. 2.1 et réf. cit.).

E. 4

a) L'art. 29 LCR prévoit que les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions. Ils doivent être construits et entretenus de manière que les règles de la circulation puissent être observées, que le conducteur, les

passagers et autres usagers de la route ne soient pas mis en danger et que la chaussée ne subissent aucun dommage. Selon l'art. 30 al. 2 LCR, les véhicules ne doivent notamment pas être surchargés. Le chargement doit être disposé de telle manière qu'il ne mette pas en danger ni ne gêne personne et qu'il ne puisse tomber. Tout chargement qui dépasse le véhicule doit être signalé, de jour et de nuit, d'une façon particulièrement visible. b) Selon la jurisprudence, la gravité de l'infraction pour conduite d'un véhicule surchargé varie selon les circonstances du cas d'espèce. Le fait de circuler avec une voiture de livraison accusant un excédent de charge de 690 kg, soit un dépassement de 19,71% du poids total maximum autorisé de 3'500 kg, constitue une infraction légère (arrêt CR.2007.0287 du 25 janvier 2008). Ont été considérés comme relevant d'une infraction moyennement grave le fait de circuler avec une voiture de livraison pesant 4'860 kg, alors que le poids maximum total autorisé est de 3'500 kg, soit un dépassement de plus de 38% (arrêt CR.2002.0115 du 2 octobre 2002), ou de circuler avec un véhicule dont la surcharge est de 1'476 kg, soit un dépassement de 42,17% du poids maximum total autorisé de 3'500 kg (arrêt CR.2008.0049 du 2 juillet 2008). Le Tribunal a également qualifié d'infraction moyennement grave le fait de circuler avec un véhicule accusant une surcharge de 844 kg, soit un dépassement de 37,35% du poids total maximum autorisé de 2'260 kg (arrêt CR.2008.0163 du 6 novembre 2008), des surcharges de 1'262 kg et de 865 kg, soit un dépassement de 36,06%, respectivement de 28,57% du poids total maximum autorisé de 3'500 kg (arrêt CR.2008.0222 du 2 décembre 2008), et une surcharge de 1'156 kg, soit un dépassement de 33,03% du poids total autorisé de 3'500 kg (arrêt CR.2013.0032 du 9 juillet 2013). A en revanche été tenu pour une infraction grave le fait de circuler au volant d'un véhicule dont le poids autorisé est de 3'500 kg, avec un chargement de 5'432 kg (marge de sécurité déduite), l'excédent étant ainsi de 1'932 kg, soit de 55,20% (arrêt CR.2012.0007 du 7 novembre 2012) ou du cas où l'excédent de charge était de 1'893 kg, soit 54,09% (arrêt CR.2013.0011 du 1^{er} juillet 2013 confirmé par l'ATF 1C_690/2013 du 4 février 2014). Il en a été de même dans le cas où un véhicule accusait une surcharge de 1'970 kg, représentant 56,29% du dépassement du poids total autorisé de 3'500 kg (CR.2013.0107 du 6 janvier 2014). c) Le comportement d'un conducteur de véhicule automobile peut générer quatre situations de danger: la mise en danger abstraite simple (ou virtuelle), la mise en danger abstraite accrue, la mise en danger concrète et l'atteinte à l'intégrité physique d'autrui (Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I 361 et ss, p. 364 ss; même auteur, op. cit. 2015, ch. 41 p. 255 ss). La mise en danger abstraite accrue (qui est la condition au prononcé d'une mesure administrative) peut être particulièrement légère, légère, moyennement grave ou grave (cf. arrêt CR.2011.0070 du 23 avril 2012 consid. 4c; CR.2011.0062 du 9 février 2012 consid. 2b; Mizel, op. cit. 2015, ch. 41.8 ss p. 266 ss). La jurisprudence retient que le conducteur qui circule au volant d'un véhicule de livraison surchargé crée une mise en danger abstraite ou virtuelle du trafic (arrêts CR.2013.0032 du 9 juillet 2013 consid. 2a; CR.2012.0007 du 7 novembre 2012 consid. 1c; CR.2011.0022 du 17 janvier 2012 consid. 2c; CR.2007.0287 du 25 janvier 2008 consid. 3). Le Tribunal fédéral a relevé que le conducteur pilotant un véhicule dépassant un poids de 3'500 kg sans avoir le permis nécessaire accroissait la mise en danger, eu égard notamment aux différences de comportement d'un véhicule automobile sous l'effet de son poids (ATF 1C_181/2014 du 8 octobre 2014 consid. 4.3, confirmant l'arrêt cantonal CR.2013.0093 du 27 février 2014; TF 1C_690/2013 du 4 février 2014 consid. 4.1). En l'occurrence, le certificat d'immatriculation français du véhicule comporte, au recto, les codes F1, F2 et F3, indiquant respectivement les poids de 3'500 kg, 3'500 kg et 7'000 kg.

Les parties ne contestent pas que le poids maximum autorisé du véhicule en cause est bien de 3'500 kg, le poids de 7'000 kg correspondant au poids maximum du véhicule avec une remorque. Le véhicule conduit par le recourant pesait 5'873 kg. Il excédait de 2'373,3 kg le poids total admis de 3'500 kg, correspondant à une surcharge de 67,8%, ce qui constitue un dépassement très important. Une telle surcharge entraîne nécessairement des pressions accrues sur les différentes composantes du véhicule, notamment les pneumatiques et les essieux, augmentant le risque d'une défaillance technique. Par ailleurs, une surcharge de telle ampleur modifie également considérablement les réactions du véhicule, notamment la distance de freinage. Il convient ainsi d'admettre, au vu de la jurisprudence précitée, que le recourant a gravement mis en danger la sécurité du trafic (la surcharge dépassant de plus de la moitié de la charge autorisée) dès lors qu'il se trouvait aux commandes d'un véhicule dont les caractéristiques techniques officiellement reconnues ne permettaient pas le transport d'un tel chargement. Certes, la chaussée était sèche et le trafic clairsemé, mais, compte tenu de son importance, la surcharge n'en crée pas moins un danger grave, sans compter que l'infraction a été commise de nuit. En outre, l'intéressé n'est pas titulaire d'un permis de conduire qui lui permet de piloter des véhicules dont le poids d'ensemble excède 3'500 kg (catégorie C; cf. art. 3 de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière du 27 octobre 1976 [OAC; RS 741.51] et art. 10 al. 2 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers [OETV; RS 741.41]). Il a ainsi créé un danger supplémentaire sous cet angle. L'argument du recourant selon lequel le fait que les gardes-frontières l'aient laissé poursuivre sa route démontrerait l'absence de gravité de la mise en danger n'est pas pertinent. En effet, la décision des gardes-frontières ne lie pas les autorités judiciaires dont le rôle est d'appliquer la loi. Compte tenu de ce qui précède, il convient de confirmer que la mise en danger abstraite accrue créée par le recourant doit être qualifiée de grave. d) Le recourant conteste en outre avoir commis une faute grave. Il explique d'une part que suite à son opposition à l'ordonnance pénale, la peine a été réduite car le préfet compétent a considéré que la faute commise n'était pas intentionnelle mais résultait d'une erreur de compréhension. D'autre part, le recourant affirme que n'étant pas un professionnel de l'automobile, il ne pouvait pas se rendre compte que la surcharge était si importante, ce qui devrait conduire à relativiser sa faute. aa) La faute grave a été retenue pour un dépassement du poids autorisé du véhicule de 126,69% et de la charge utile de 341%. Par ailleurs, dès lors que le conducteur était un garagiste professionnel, il ne pouvait manquer de remarquer que le véhicule était surchargé, que ce soit de visu ou lorsqu'il s'est mis au volant (arrêt du TF 1C_353/2010 du 12 janvier 2011 consid. 2.4). La même conclusion a été faite alors que l'excédent était de 55,20% et qu'il appartenait au conducteur de consulter le permis de circulation pour connaître la charge utile et de faire en sorte qu'elle ne soit pas dépassée avant de prendre le volant. Par ailleurs, l'intéressé, qui avait déjà effectué entre trois et quatre déménagements, ne pouvait ignorer la question de la charge du véhicule, celle-ci s'étant déjà posée dans le passé (CR.2012.0007 du 7 novembre 2012). Il en est allé de même dans le cas d'un recourant exerçant la profession de dépanneur professionnel qui ne pouvait objectivement pas ne pas se rendre compte de la surcharge, celle-ci pouvant être constatée de visu (CR.2013.0107 du 6 janvier 2014). Dans un arrêt CR.2013.0011 du 1^{er} juillet 2013 consid. 4, confirmé par l'arrêt du TF 1C_690/2013 du 4 février 2014, la Cour a estimé que l'intéressé ne pouvait ignorer les poids maximums autorisés figurant sur le permis d'immatriculation, dès lors que le recourant était actif dans le domaine de la construction et pilotait le véhicule de son entreprise. Il ne pouvait dès lors être considéré comme étant un néophyte qui aurait commis

une grossière erreur d'appréciation par négligence, mais plutôt comme un professionnel qui ne pouvait, vu les circonstances, qu'avoir conscience d'enfreindre l'art. 30 al. 2 LCR. Dans un arrêt CR.2013.0023 du 9 juillet 2013, la faute du recourant a été considérée comme étant moyennement grave, la charge excédentaire étant de 33,03% et l'intéressé ayant éprouvé des doutes quant au dépassement de la charge autorisée. En effet, la Cour a retenu que comme conducteur utilisant la voie publique, il devait considérer le risque qu'il créait pour la circulation en conduisant un véhicule surchargé, avec la mise en danger que cela comporte, notamment pour la freinage et la maîtrise. Dans l'arrêt cantonal CR.2013.0093 du 27 février 2014, validé par arrêt du TF 1C_181/2014 du

E. 8

octobre 2014, l a CDAP a rappelé qu'il appartient au conducteur, avant de prendre le volant, de consulter le permis de circulation pour connaître la charge utile, de clarifier les explications qu'on lui fournit à ce sujet et de procéder à des vérifications, de manière à ce que la charge utile ne soit pas dépassée, même s'il peut paraître difficile, pour un néophyte, d'évaluer le poids exact du chargement (arrêts CR.2013.0032 du 9 juillet 2013 , CR.2012.0007 du 7 novembre 2012 et CR.2008.0049 du 2 juillet 2008). bb) En l'occurrence, le recourant se qualifie de "petit commerçant" *****. Il a été appréhendé par les gardes-frontière alors qu'il rentrait d'une foire qui avait eu lieu à Paris. Son dépôt se trouvant sur le territoire français, il a expliqué qu'il aurait dû contourner la Suisse mais qu'au vu de l'heure tardive d'arrivée, il avait pris l'initiative de transiter par la Suisse. Lorsque les gardes-frontière lui ont signifié que son véhicule était surchargé, il l'a contesté en affirmant que son permis de circulation l'autorisait à charger sa camionnette jusqu'à 7'000 kg. A ses dires, le bailleur lui avait affirmé que le poids total admis pour le véhicule était bien de 7'000 kg, comme cela ressortait du code F3 du permis de circulation. Cette assertion ne convainc pas entièrement. Comme il ressort de la jurisprudence précitée, il appartient au conducteur de s'assurer des conditions dans lesquelles il peut conduire son véhicule. En cas de doute, il lui incombe de recueillir les informations nécessaires. En effet, comme déjà dit, conduire un véhicule surchargé peut entraîner des conséquences graves pour les usagers de la route (consid. 4c). Le recourant semble coutumier des transports commerciaux puisqu'il a un dépôt et qu'il fréquente les foires. Il est donc vraisemblablement fréquemment amené à déplacer du matériel par voie routière. Il n'agit donc pas d'un néophyte qui aurait commis une grossière erreur d'appréciation des capacités du véhicule, mais bien d'une personne qui pouvait et aurait dû se rendre compte qu'elle violait l'art. 30 al. 2 LCR. Cela étant, force est de relever que les significations, au verso du certificat d'immatriculation, des code F1, F2 et F3 ne sont guère limpides, puisqu'elles indiquent respectivement la " masse en charge maximale techniquement admissible " (en l'occurrence 3'500 kg), la " masse en charge maximale admissible du véhicule en service dans l'Etat membre d'immatriculation " (en l'occurrence 3'500 kg) et la " masse en charge maximale admissible de l'ensemble en service dans l'Etat membre d'immatriculation " (en l'occurrence 7'000 kg). Le certificat d'immatriculation ne mentionne pas que par "ensemble", il faut entendre le véhicule et la remorque. Il n'indique pas davantage la charge utile maximale, que le conducteur doit lui-même déduire de la comparaison entre le poids du véhicule à vide (en l'occurrence 2'975 kg ou 2'900 kg) et la masse maximale (en l'occurrence, 3'500 kg). En outre, il découle du contrat de location que le véhicule en cause est une fourgonnette de 20 m³ (Iveco Daily Hayon). Un tel volume peut aisément laisser supposer que la charge utile (conducteur et passager compris) est supérieure à la charge maximale de 525 ou 600 kg (3'500 kg - 2'975 kg, respectivement 2'900 kg). Après un examen global des circonstances,

la cour parvient à la conclusion que la faute du recourant ne peut être qualifiée de grave, mais uniquement de moyennement grave. e) Une mise en danger grave associée à une faute moyennement grave correspond à une infraction moyennement grave (Mizel, op. cit. 2015, n. 56.3 p. 392). La décision du SAN, qui retient une infraction grave, est par conséquent mal fondée sur ce point. 5. Il reste à examiner si la quotité de la peine correspond à ce que prévoit la loi. a) Selon l'art. 16b al. 2 let. a LCR, après une infraction moyennement grave, le permis de conduire est retiré pour un mois au minimum. Par ailleurs, le recourant ne remplit aucun des motifs d'aggravation de l'art. 16b al. 2 let. b à e LCR. Par conséquent, il sied de s'en tenir à la durée de retrait d'un mois. Le recours doit par conséquent être admis et la décision attaquée doit être réformée en ce sens que la durée du retrait est réduite de six mois à un mois. 6. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être admis et la décision attaquée réformée. Le SAN fixera un nouveau délai au recourant pour le dépôt de son permis de conduire. Le recourant, qui obtient gain de cause, a droit à des dépens à la charge de l'Etat (art. 55 et 56 al. 3 LPA-VD).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.