

VS_GERICHTE A1 20 20 vom 11. September 2020

VS Kantonsgericht, 2020-09-11, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vs_gerichte_A1_20_20

FR: VS_GERICHTE A1 20 20 du 11 septembre 2020

IT: VS_GERICHTE A1 20 20 del 11 settembre 2020

Regeste

- 12 - commise l'infraction (autoroute quasi déserte) ni de ses antécédents routiers, ainsi que du fait que c'était la première fois qu'il circulait avec une remorque et que, lors de l'obtention de son permis de conduire, en 1981, les autoroutes n'existaient pas dans le canton du H _____. A le suivre, la réglementation en vigueur (art. 5 al. 1 let. a ch. 2 OCR et 35 al. 1 OCR) créerait, en outre, une confusion, ce à quoi la modification législative (motion 17.3100) devrait pallier. Enfin, de l'avis du recourant, le Conseil d'Etat ne pouvait s'écarter de la qualification de l'infraction telle que retenue par le juge pénal. 4.7 Le Conseil d'Etat n'a pas suivi le raisonnement de l'intéressé aux termes duquel celui-ci avait allégué ignorer que la vitesse maximale autorisée avec un train routier était de 80 km/h dans la mesure où le juge pénal n'avait pas retenu ce moyen. De plus, le recourant, titulaire d'un permis de conduire depuis 1981, devait savoir qu'une conduite à une vitesse aussi élevée (122 km/h après déduction de la marge de sécurité) représentait un réel danger, ce d'autant plus qu'un haut degré de formation et d'attention

Erwägungen

E. 2

X _____ reproche au Conseil d'Etat d'avoir violé son droit d'être entendu en ne motivant pas à satisfaction de droit sa décision quant à l'existence d'une faute grave. Ce grief, de nature formelle, doit être examiné en premier lieu, car sa violation entraîne, en principe, l'annulation de la décision attaquée, indépendamment des chances de succès du recours sur le fond (ATF 142 II 218 consid. 2.8.1).

E. 2.1

Selon la jurisprudence, pour satisfaire à l'obligation de motiver déduite de l'article 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. ; RS 101 ; v. aussi art. 29 al. 3 LPJA), l'autorité doit mentionner, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision, de manière que le justiciable puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en connaissance de cause (ATF 142 I 135 consid. 2). L'autorité ne doit toutefois pas se prononcer sur tous les moyens des parties ; elle peut se limiter aux questions décisives (ATF 143 III 65 consid. 5.2 ; 142 II 154 consid. 4.2). La motivation peut pour le reste être implicite et résulter des différents considérants de la décision (ATF 141 V 557 consid. 3.2.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_639/2019 du 10 juillet 2020 consid. 3.1).

E. 2.2

En l'espèce, l'autorité intimée a respecté les exigences minimales liées à l'obligation de motiver, en ce sens qu'elle a exposé succinctement les considérations ayant conduit à la décision querellée. En effet, se fondant sur la jurisprudence rendue par le Tribunal fédéral

en matière d'excès de vitesse, elle a estimé qu'un dépassement de 42 km/h de la vitesse autorisée, sur une autoroute, était objectivement grave. De plus, l'on était en droit d'attendre de l'intéressé, titulaire du permis de conduire depuis 1981, qu'il connaisse la vitesse maximale autorisée avec un train routier (80 km/h) et que la vitesse adoptée lors de l'infraction (122 km/h après déduction de la marge de sécurité)

- 6 - représentait un réel danger. En cas de doute, il lui incombait de se renseigner avant de prendre le volant, ce d'autant plus que c'était « la première fois de [sa] vie [qu'il circulait] avec une remorque ». Enfin, le Conseil d'Etat a rejeté l'application de la motion 17.3100 « Burkart Thierry » aux motifs que les dispositions topiques applicables au présent cas n'avaient subi aucune modification entre le moment de l'infraction et le prononcé litigieux. Dans ces circonstances, l'on ne saurait suivre le recourant lorsqu'il soutient l'existence d'un « grave défaut de motivation ». Au demeurant, il ressort de son argumentation que le recourant a compris le sens et la portée de la décision déferée, si bien que le grief tiré du défaut de motivation doit être rejeté.

E. 3

Le recourant voit également une violation de son droit d'être entendu (art. 29 al. 2 Cst.) dans le refus du Conseil d'Etat d'auditionner « M. le Juge F _____ » ce qui aurait conduit, implicitement, à une constatation inexacte des faits.

E. 3.1

Le droit d'être entendu comprend également le droit de produire des preuves pertinentes, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves essentielles ou à tout le moins de s'exprimer sur son résultat, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 145 I 167 consid. 4.1 ; 143 III 65 consid. 3.2 ; 142 II 218 consid. 2.3). L'autorité peut cependant renoncer à procéder à des mesures d'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de forger sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude que ces dernières ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 145 I 167 précité ; art. 17 al. 2 LPJA).

E. 3.2

Selon le principe de maxime inquisitoire, l'autorité doit constater les faits d'office, sans être limitée par les allégations et les offres de preuve des parties (art. 56 al. 1 et 17 al. 1 LPJA). Ce principe est toutefois contrebalancé par le devoir de collaboration des parties (art. 56 al. 1 et 18 al. 1 let. a LPJA), qui sont tenues de participer à la constatation des faits dans une procédure qu'elles introduisent elles-mêmes (arrêt du Tribunal fédéral 2C_284/2019 du 16 septembre 2019 consid. 4.3 ; ACDP A1 19 102 du 6 mai 2020 consid. 4.1). Ce devoir porte avant tout sur les faits que les parties connaissent mieux que les autorités et que ces dernières ne pourraient, sans la collaboration des parties, pas du tout ou seulement avec des efforts disproportionnés, établir elles-mêmes (ATF 140 I 285 consid. 6.3.1 ; Thierry Tanquerel, Manuel de droit administratif, 2e éd. 2018, n. 1559 et 1560, p. 527 s.). Cela étant, lorsque les preuves font défaut, ou si l'on ne peut exiger de l'autorité qu'elle les recueille, la règle de l'article

E. 3.3

En matière de répression des infractions relatives à la circulation routière, le droit suisse connaît le système de la double procédure pénale et administrative : le juge pénal se

prononce sur les sanctions pénales (amende, peine pécuniaire, travail d'intérêt général ou peine privative de liberté) prévues par les dispositions pénales de la LCR (art. 90 ss LCR) et par le CP (art. 34 ss, 106 et 107 CP), tandis que les autorités administratives compétentes décident de mesures administratives (avertissement ou retrait de permis) prévues par les articles 16 ss LCR (ATF 137 I 363 consid. 2.3). Une certaine coordination s'impose entre ces deux procédures (ATF 139 II 95 consid. 3.2). Selon une jurisprudence constante, l'autorité administrative statuant sur un retrait du permis de conduire ne peut en principe pas s'écarter des constatations de fait d'un jugement pénal entré en force sauf 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). 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 (ATF 123 II 97 consid. 3c/aa ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_403/2020 du 20 juillet 2020 consid. 3). 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 de défense dans le cadre de la procédure pénale (sommaire), 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 précité ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_312/2015 du 1er juillet 2015 consid. 3.1). L'autorité administrative n'est toutefois pas liée par un simple dispositif de jugement pénal (René Schaffhauser, in : Manfred Dähler/René Schaffhauser [édit.], Handbuch Strassenverkehrsrecht, Bâle 2018, § 4 N 45, p. 234). De la sorte, l'avocat qui demande pour son client l'attente de l'issue pénale pour une question de fait précise puis se borne

- 8 - ensuite à transmettre le dispositif du jugement, dont il n'a pas demandé la motivation complète (art. 82 al. 2 let. a CPP), prend le risque de voir cet élément ne pas être retenu par l'autorité administrative (ATF 128 II 139 consid. 2c ; Cédric Mizel, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, Berne 2015, p. 689).

E. 3.4

In casu le recourant a sollicité l'audition de M. le Juge F _____ afin que ce dernier « explicite et motive sa décision ». Or, l'intéressé perd de vue qu'il a requis le 26 novembre 2018, par l'intermédiaire de son avocat, la suspension de la procédure devant le Conseil d'Etat jusqu'à ce que le juge pénal ait clarifié la question soulevée de l'erreur. Il lui incombait dès lors de collaborer à l'élaboration du résultat de la procédure pénale, ce qu'il n'a pas fait. En effet, la lecture du jugement du 21 février 2019 rendu par le président du Tribunal régional de E _____ (cause PEN 18 xxx) ne permet de déduire aucune conclusion sur l'existence d'une éventuelle erreur. Dans ces circonstances, il appartenait au recourant, assisté d'un avocat, de requérir dans les délais, la motivation écrite de ce prononcé, d'autant plus que les motifs ayant conduit à cette décision lui avaient été brièvement exposés oralement par le juge pénal. En n'ayant pas agi de la sorte, le Conseil

d'Etat pouvait valablement renoncer à auditionner M. le Juge F _____ et fonder sa décision sur l'état de fait tel qu'il ressortait du jugement pénal déposé par le recourant sans verser dans l'illégalité ni violer le droit d'être entendu de ce dernier. Pour cette raison, il ne sera également pas donné suite aux réquisitions du recourant visant à obtenir céans l'édition des dossiers EO 18 xxx et PEN 18 xxx et l'audition de M. le Juge F _____, lesquelles visent uniquement à pallier à un manquement procédural antérieur. Quoi qu'il en soit, l'administration de ces moyens de preuve n'aurait de toute manière pas amené la Cour de céans à modifier son opinion vu que l'erreur dont se prévaut le recourant ne saurait être retenue pour les motifs qui vont suivre. 4. Sur le fond, le recourant conteste l'application de l'article 16c LCR. Il estime que l'autorité attaquée n'aurait pas tenu compte des circonstances du cas d'espèce pour qualifier la faute commise et apprécier le niveau de mise en danger consécutif à sa conduite. A le suivre, sa faute aurait été bénigne et la mise en danger légère ; en outre, l'autorité administrative aurait dû tenir compte de la qualification de l'infraction par le juge pénal. 4.1 La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves. Selon l'article 16a al. 1 let. a LCR, commet une infraction légère la personne qui, en violant les règles de la circulation, met légèrement en danger la sécurité d'autrui alors que seule une faute bénigne peut lui être imputée. Commet en revanche une infraction grave selon l'article 16c al. 1 let. a LCR la personne qui, en violant gravement les règles de la

- 9 - circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Entre ces deux extrêmes, se trouve l'infraction moyennement grave, soit celle que commet 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). Le législateur conçoit cette dernière disposition comme l'élément dit de regroupement : elle n'est ainsi pas applicable aux infractions qui tombent sous le coup des articles 16a al. 1 let. a et 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 (ATF 136 II 447 consid. 3.2). Ainsi, par rapport à une infraction légère, où tant la mise en danger que la faute doivent être légères, on parle d'infraction moyennement grave dès que la mise en danger ou la faute n'est pas légère, alors qu'une infraction grave suppose le cumul d'une faute grave et d'une mise en danger grave (ATF 135 II 138 consid. 2.2.3 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_436/2019 du 30 septembre 2019 consid. 2.1). Après une infraction grave, le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum (art. 16c al. 2 let. a LCR). 4.2 Dans le domaine des excès de vitesse, la jurisprudence a été amenée à fixer des règles précises afin d'assurer l'égalité de traitement entre conducteurs. Ainsi, le cas est objectivement grave, c'est-à-dire sans égard aux circonstances concrètes ou encore à la bonne réputation du conducteur, en présence d'un dépassement de la vitesse autorisée de 35 km/h ou plus sur les autoroutes (ATF 143 IV 508 consid. 1.3 ; 132 II 234 consid. 3.2 ; 124 II 259 consid. 2b). Il est en revanche de moyenne gravité lorsque le dépassement de la vitesse autorisée est de 31 à 34 km/h (ATF 128 II 131 consid. 2a). Cette jurisprudence ne dispense toutefois pas l'autorité de tout examen des circonstances du cas concret. D'une part, l'importance de la mise en danger et celle de la faute doivent être appréciées, afin de déterminer quelle doit être la durée du retrait, la durée minimale du retrait ne pouvant toutefois être réduite (art. 16 al. 3 LCR). D'autre part, il y a lieu de rechercher si des circonstances particulières ne justifient pas de considérer néanmoins le cas comme plus

grave ou, inversement, comme de moindre gravité. Dans cette mesure, une appréciation purement schématique du cas, fondée exclusivement sur le dépassement de vitesse constaté, violerait le droit fédéral (ATF 126 II 196 consid. 2a ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_580/2017 du 1er octobre 2018 consid. 2.1).

- 10 - 4.3 Le régime prévu par la loi en matière de mesures administratives étant muet sur les conséquences d'une erreur (art. 13 et/ou 21 CP), il convient de se référer par analogie au droit pénal (art. 102 ch. 1 LCR par analogie ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_539/2015 du 5 février 2016 consid. 5.2.1 et les réf. citées). 4.3.1 Aux termes de l'article 13 al. 1 CP, quiconque agit sous l'influence d'une appréciation erronée des faits est jugé d'après cette appréciation si elle lui est favorable. L'alinéa 2 de cette disposition précise toutefois que quiconque pouvait éviter l'erreur en usant des précautions voulues est punissable pour négligence si la loi réprime son acte comme infraction de négligence. En droit de la circulation routière, qui prévoit expressément la punissabilité de la négligence (art. 100 ch. 1 al. 1 LCR), les exigences d'attention accrues posées au conducteur liés à des impératifs de sécurité routière ont pour conséquence qu'une telle erreur, en tant que défaut de conscience d'une situation, devra en général être considérée comme évitable au sens de l'article 13 al. 2 CP, et par conséquent comme punissable au titre de la négligence (Cédric Mizel, op. cit., p. 318 ss). 4.3.2 L'article 21 CP prévoit que quiconque ne sait ni ne peut savoir au moment d'agir que son comportement est illicite n'agit pas de manière coupable. Le juge atténue la peine si l'erreur était évitable. L'erreur sur l'illicéité n'est pas réalisée au seul motif que l'auteur tient faussement son comportement pour non punissable, encore faut-il qu'il ne sache pas ou ne puisse pas savoir qu'il se comporte de manière illicite. Cette dernière condition n'est pas réalisée lorsqu'au regard des circonstances l'auteur aurait dû avoir des doutes quant à la licéité de son comportement (arrêt du Tribunal fédéral 1C_539/2015 précité consid. 5.2.2). L'auteur doit ainsi se renseigner et ses efforts pour obtenir les informations doivent être sérieux et réitérés (José Hurtado Pozo / Thierry Godel, Droit pénal général, 3e éd. 2019, n. 840, p. 328 ; Cédric Mizel, op. cit., p. 321 s.) en particulier s'il s'agit d'un domaine « technique » tel que le droit de la circulation routière (arrêt 1C_539/2015 précité consid. 5.2.3 ; Martin Killias et al., Précis de droit pénal général, 4e éd. 2016, n. 312, p. 42 s.). Il a ainsi été retenu que celui qui circulait sur une route principale avec une remorque destinée au transport de chevaux ne pouvait pas se prévaloir d'une erreur de droit pour s'être trompé sur la vitesse maximale autorisée, car la loi était rédigée de façon parfaitement claire (Michel Dupuis et al. [édit.], Petit commentaire CP, 2e éd. 2017, n. 19 ad art. 21 CP et la réf. citée). 4.4 Aux termes de l'article 32 LCR, la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. Aux endroits où son véhicule

- 11 - pourrait gêner la circulation, le conducteur est tenu de circuler lentement et, s'il le faut, de s'arrêter, notamment aux endroits où la visibilité n'est pas bonne, aux intersections qu'il ne peut embrasser du regard, ainsi qu'aux passages à niveau (al. 1). Le Conseil fédéral limitera la vitesse des véhicules automobiles sur toutes les routes (al. 2). Conformément à l'article 5 al. 1 let. a ch. 2 OCR, la vitesse maximale est limitée à 80 km/h pour les trains routiers. Cette limite doit également être observée sur les parcours où des signaux en indiquent une supérieure (art. 5 al. 3 OCR en lien avec l'article 4a al. 5 OCR). Enfin, commet une infraction à une règle de la circulation le conducteur qui dépasse la vitesse maximale prescrite pour la catégorie à laquelle appartient son véhicule, sauf s'il s'agit d'un

cyclomoteur (art. 5 al. 4 OCR). 4.5 Si les faits retenus au pénal lient 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 (arrêt du Tribunal fédéral 1C_436/2019 du 30 septembre 2019 consid. 2.2). On ne saurait dès lors exclure le prononcé d'une mesure administrative pour infraction grave selon l'article 16c al. 1 let. a LCR du seul fait de l'existence d'une condamnation pénale pour infraction simple selon l'article 90 al. 1 LCR (ATF 124 II 475 consid. 2b ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_72/2016 du 11 mai 2016 consid. 2.1, 1C_146/2015 du 7 septembre 2015 consid. 2.2 et 1C_282/2011 du 27 septembre 2011 consid. 2.4 ; René Schaffhauser, op. cit., § 4 N 48, p. 234 ; Cédric Mizel, op. cit., p. 689 s.). 4.6 En l'espèce, selon les faits établis au pénal – dont il n'y a pas lieu de s'écarter – le recourant a dépassé de 42 km/h la vitesse maximale de 80 km/h imposée aux trains routiers légers alors qu'il circulait, le xxx 2018, à 6h25, sur l'autoroute A1 Ost, A-B _____, en direction de C _____ au volant d'un véhicule tractant une remorque. En application de la jurisprudence susmentionnée, cela est objectivement constitutif d'une infraction grave (art. 16c al. 1 let. a LCR), comme l'a retenu l'autorité attaquée. Le recourant prétend en revanche que cette appréciation ne tiendrait pas compte des circonstances d'espèce qui permettraient de considérer le cas comme étant de moindre gravité. A cet égard, il estime ne pas avoir été « orienté » par le loueur de la camionnette quant aux limitations de vitesse. De plus, il n'aurait rencontré « aucune signalisation (sur l'entier du territoire suisse) [lui permettant] de savoir qu'il était en infraction ». Il aurait ensuite été conforté dans son erreur par le fait qu'il avait vu « des autocollants 100 km/h » apposés sur des trains routiers immatriculés notamment en Valais. Il reproche dès lors au Conseil d'Etat de ne pas avoir tenu compte de l'heure à laquelle a été

- 12 - commise l'infraction (autoroute quasi déserte) ni de ses antécédents routiers, ainsi que du fait que c'était la première fois qu'il circulait avec une remorque et que, lors de l'obtention de son permis de conduire, en 1981, les autoroutes n'existaient pas dans le canton du H _____. A le suivre, la réglementation en vigueur (art. 5 al. 1 let. a ch. 2 OCR et 35 al. 1 OCR) créerait, en outre, une confusion, ce à quoi la modification législative (motion 17.3100) devrait pallier. Enfin, de l'avis du recourant, le Conseil d'Etat ne pouvait s'écarter de la qualification de l'infraction telle que retenue par le juge pénal. 4.7 Le Conseil d'Etat n'a pas suivi le raisonnement de l'intéressé aux termes duquel celui-ci avait allégué ignorer que la vitesse maximale autorisée avec un train routier était de 80 km/h dans la mesure où le juge pénal n'avait pas retenu ce moyen. De plus, le recourant, titulaire d'un permis de conduire depuis 1981, devait savoir qu'une conduite à une vitesse aussi élevée (122 km/h après déduction de la marge de sécurité) représentait un réel danger, ce d'autant plus qu'un haut degré de formation et d'attention était exigé des conducteurs de véhicules à moteur. En tout état de cause, il lui incombait, en cas de doute, de se renseigner avant de prendre le volant, d'autant plus que c'était « la première fois de [sa] vie [qu'il circulait] avec une remorque ». Le recourant ne s'en prend pas à cette argumentation qu'il laisse pour l'essentiel intacte étant donné qu'il se contente céans d'opposer sa propre opinion (autoroute quasi déserte) et d'invoquer nouvellement qu'une « charge tractée aussi minime [à savoir 407 kg, soit 200 kg pour la remorque et 207 kg pour la moto] ne pouvait aucunement influencer la distance de freinage à une vitesse de 122 km/h » sans démontrer en quoi la décision du Conseil d'Etat serait erronée. Faute de motivation suffisante, ces griefs se heurtent à une irrecevabilité (art. 48 al. 2 LPJA, applicable par renvoi de l'article 80 al. 1 let. b LPJA). 4.8 Même recevables, ils auraient dû être rejetés. En effet, le recourant se méprend lorsqu'il pense qu'une infraction grave selon l'article 16c al. 1 let. a serait

exclue du seul fait de l'existence d'une condamnation pénale pour infraction simple selon l'article 90 al. 1 LCR, d'autant plus que l'existence d'une éventuelle erreur ne ressort pas du jugement pénal du 21 février 2019, actuellement en force. Cela étant, le Conseil d'Etat pouvait valablement retenir qu'une attention accrue pouvait être exigée de la part des conducteurs de trains routiers légers, mesure qui ne dépend pas uniquement des conditions de circulation, mais aussi de la charge remorquée. Une vigilance particulière doit ainsi être portée sur d'éventuels ralentissements, lesquels doivent être suffisamment anticipés, ce qu'une vitesse inappropriée ne permet pas. A cet égard, l'assertion du recourant selon laquelle une « charge tractée aussi minime [407 kg] ne pouvait

- 13 - aucunement influencer la distance de freinage à une vitesse de 122 km/h » démontre du peu de scrupules dont l'intéressé a fait preuve vis-à-vis d'autrui. En effet, le recourant passe volontairement sous silence que le poids total autorisé en charge (PTAC) de l'attelage loué, en d'autres termes, le poids maximal que pouvait atteindre celui-ci avec son chargement, s'élevait, conformément au contrat de location du xxx, à 500 kg. De plus, l'intéressé n'a jamais allégué – et encore moins démontré – que la remorque louée remplissait les exigences techniques pour rouler à 100 km/h ni même qu'elle disposait d'un système de freinage propre. Enfin, il ne ressort pas du dossier que l'autoroute était « quasi déserte » le jour de l'infraction. Il s'ensuit que le recourant a gravement méconnu les règles élémentaires de prudence en commettant un excès de vitesse aussi important (42 km/h), alors que la charge tractée représentait plus du 80 % du PTAC ce qui, contrairement à l'avis de l'intéressé, impacte la distance de freinage, mais également la stabilité de la remorque et, par là-même, la conduite générale du train routier. En définitive, la vitesse excessive du recourant ne lui permettait pas d'appréhender les éventuels obstacles pouvant se présenter de façon imprévue devant lui, ni même de garantir la stabilité de la remorque, ce qui a compromis gravement la sécurité routière. Le recourant ne saurait ensuite voir sa faute minimisée sous prétexte d'avoir aperçu une remorque, immatriculée en Valais, sur laquelle avait été apposé un macaron 100 km/h disponible auprès du Touring Club Suisse (TCS). En effet, cette association à but non lucratif précise sur son site internet, librement accessible, et dont le recourant a déposé en cause un extrait (pièce 5), que cette vignette est exclusivement destinée aux détenteurs suisses souhaitant rouler à 100 km/h sur les autoroutes allemandes. Le TCS précise d'ailleurs que la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes suisses pour des remorques jusqu'à

E. 3.5

tonnes est de 80 km/h (<https://www.tcs.ch/fr/camping-voyages/camping-insider/conseils/voyager-en-toute-securite/vitesse-100-pour-les-remorques-sur-les-autoroutes-suissees.php>). Dans ces circonstances, le recourant ne saurait se prévaloir d'une erreur sur les faits fondée sur des indices insuffisamment vérifiés (Cédric Mizel, op. cit., p. 319). A cela s'ajoute que celui qui tracte une remorque, en roulant à une vitesse supérieure à celle autorisée pour son attelage, ne pourra pas invoquer qu'à l'étranger une telle remorque serait apte à rouler à des vitesses nettement plus élevées que celles autorisées en Suisse (André Bussy et al., Code suisse de la circulation routière commenté, 4e éd. 2015, n. 4.1 ad art. 32 LCR et la réf. citée). Dans une argumentation maladroite, le recourant soutient également que « les autoroutes n'existaient pas dans le canton du H _____ au moment où il a passé son

- 14 - permis, en 1981 » et que faute de panneau de signalisation, il ne lui était pas possible de savoir qu'il était en infraction. En agissant de la sorte, le recourant méconnaît le principe

selon lequel nul n'est censé ignorer la loi (arrêt du Tribunal fédéral 2C_951/2014 du 16 avril 2015 consid. 3.1.1 ; Pierre Moor / Alexandre Flückiger, Vincent Martenet, Droit administratif, vol. I, Les fondements, 3e éd., 2012, p. 183). A cet égard, il lui appartenait de se renseigner sur les possibilités de conduite au volant d'un train routier si ses connaissances de base étaient lacunaires, ce qu'il n'a pas fait. En n'ayant pas usé des précautions voulues pour éviter sa prétendue erreur et pour des raisons évidentes de sécurité de la route, le recourant ne saurait ainsi se prévaloir d'une ignorance fautive et non excusable (la lecture de la loi, voire même une simple recherche contenant les termes « limitation vitesse remorque autoroute suisse » sur un moteur de recherche aurait permis de connaître la limite maximale visée pour cette catégorie de véhicule) pour espérer se voir imputer une faute légère alors même qu'il a commis un excès de vitesse de 42 km/h. Outre de représenter un danger sérieux pour la sécurité d'autrui, l'attitude adoptée par le recourant témoigne, à nouveau, de l'indifférence inadmissible dont l'intéressé a fait preuve vis-à-vis des autres usagers de la route. Enfin, l'on ne saurait suivre le recourant lorsqu'il invoque l'existence d'une « confusion autour de la limitation de vitesse des trains routiers » résidant dans le fait que l'article 5 OCR limite la vitesse des trains routiers à 80 km/h, alors que l'article 35 al. 1 OCR n'autorise que les véhicules automobiles avec lesquels il est possible et permis de rouler à 80 km/h d'emprunter les autoroutes. En effet, la loi stipule clairement que les trains routiers sont limités, de manière générale, à rouler à une vitesse maximale de 80 km/h. Ainsi, si le recourant s'estimait incapable de remplir simultanément les conditions visées aux articles 5 et 35 OCR, il lui appartenait de ne pas emprunter l'autoroute, ce dont il s'est abstenu. Au vu de ce qui précède, il est retenu que le recourant a commis un excès de vitesse de 42 km/h, le xxx 2018, sur l'autoroute A1 A-B _____ en direction de C _____, de manière délibérée et sans autres motifs justificatifs. 4.9 En définitive, en l'absence d'une circonstance particulière, le Conseil d'Etat, lequel a fondé son analyse sur le même état de fait que celui retenu par le juge pénal le 21 février 2019, n'avait pas à se distancer des critères objectifs permettant de qualifier l'excès de vitesse de faute grave (art. 16c al. 1 let. a LCR). L'opinion divergente du juge pénal - qui a appliqué l'article 90 al. 1 LCR plutôt que l'article 90 al. 2 LCR - ne peut obliger l'autorité administrative, en présence, comme en l'espèce, d'une situation claire, à violer les dispositions relevant de sa compétence. En outre, la décision attaquée s'en

- 15 - tient à la durée minimale du retrait de trois mois (art. 16c al. 2 let. a LCR), laquelle ne peut être réduite (art. 16 al. 3 LCR) si bien qu'elle doit être confirmée céans. 5. Dans un dernier grief, le recourant reproche au Conseil d'Etat de ne pas avoir retenu un excès de 22 km/h, car la motion 17.3100 relevait la vitesse maximale autorisée des trains routiers de 80 à 100 km/h, sans pour autant démontrer, à satisfaction de droit, l'illégalité de la décision sur ce point, si bien que faute de motivation suffisante ce grief tend également à l'irrecevabilité (art. 48 al. 2 LPJA, applicable par renvoi de l'article 80 al. 1 let. b LPJA). Quoiqu'il en soit, il doit être rejeté pour les raisons suivantes. 5.1 Les principes de légalité et de sécurité de droit s'opposent à un véritable effet anti-cipé de normes non encore entrées en vigueur (« Vorwirkung » ; ATF 136 I 142 consid. 3.2), chaque loi ne pouvant et ne devant avoir d'effet qu'à propos de situations de fait comprises entre sa date d'entrée en vigueur et celle de son abrogation (Jacques Dubey/Jean-Baptiste Zufferey, Droit administratif général, Bâle 2014, n. 369, p. 133). 5.2 En l'occurrence, l'argumentation du recourant revient à revendiquer une application anticipée d'une future modification légale de l'OCR, dont l'entrée en vigueur a été arrêtée au 1er janvier 2021, et selon laquelle la vitesse maximale autorisée des véhicules automobiles légers avec remorque dont le poids n'excède pas 3,5t passera de 80 à 100 km/h,

pour autant que la remorque et le véhicule tracteur soient autorisés à rouler à cette vitesse. Or, selon la jurisprudence constante de la Cour de céans (ACDP A1 18 91 du 4 juin 2019 consid. 2.6, A1 16 105 du 20 janvier 2017 consid. 4.1 , A1 14 240 du 9 juin 2015 consid. 5.3, A1 13 31 du 9 août 2013 consid. 3.3), l'application d'un droit futur, qui n'est pas encore en vigueur, en lieu et place du droit actuel, n'est pas admissible. Partant, le grief doit être rejeté. 6.1 Entièrement mal fondé, le recours est rejeté (art. 80 al. 1 let. e et 60 al. 1 LPJA). 6.2 X _____ supportera les frais de justice (art. 89 al. 1 LPJA), sans allocation de dépens (art. 91 a contrario LPJA). 6.3 Vu les critères et limites des articles 13 al. 1 et 25 de la loi du 11 février 2009 fixant le tarif des frais et dépens devant les autorités judiciaires ou administratives (LTar ; RS/VS 173.8) et, en particulier, les principes de la couverture des frais et de l'équivalence des prestations, l'émolument de justice, qui comprend les frais de chancellerie (art. 3 al. 3 et

E. 8

CC est applicable : celui qui prétend tirer un droit de l'existence d'un fait, subit les

- 7 - conséquences de l'absence de preuve à cet égard (Thierry Tanquerel, op. cit., n. 1563, p. 528).

E. 11

LTar), est fixé à 1 500 francs.

- 16 -

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