

BGer 6B_315/2022 vom 29. September 2022

Bundesgericht, 2022-09-29, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_315_2022

FR: TF 6B_315/2022 du 29 septembre 2022

IT: TF 6B_315/2022 del 29 settembre 2022

Erwägungen

E. 1

Le recourant invoque une violation du principe de la légalité tel que déduit de l'art. 1 CP. Il fait en substance valoir qu'il n'existe aucune disposition légale qui interdise l'utilisation d'un eFoil sur le Léman, respectivement qui permette de sanctionner pénalement l'utilisation d'un tel objet.

E. 1.1

Une peine ou une mesure ne peut être prononcée qu'en raison d'un acte expressément réprimé par la loi (art. 1 CP). Le principe de la légalité (nulla poena sine lege) est aussi ancré expressément à l'art. 7 CEDH. Il se déduit également des art. 5 al. 1, 9 et 164 al. 1 let. c Cst. (ATF 144 I 242 consid. 3.1.2; ATF 143 II 297 consid. 9.5; ATF 138 IV 13 consid. 4.1). Le principe est violé lorsque quelqu'un est poursuivi pénalement en raison d'un comportement qui n'est pas visé par la loi; lorsque l'application du droit pénal à un acte déterminé procède d'une interprétation de la norme pénale excédant ce qui est admissible au regard des principes généraux du droit pénal; ou si quelqu'un est poursuivi en application d'une norme pénale qui n'a pas de fondement juridique (ATF 144 I 242 consid. 3.1.2). Le principe s'applique à l'ensemble du droit pénal. Il n'exclut pas une interprétation extensive de la loi à la charge du prévenu (ATF 138 IV 13 consid. 4.1).

La loi doit être formulée de manière telle qu'elle permette au citoyen de s'y conformer et de prévoir les conséquences d'un comportement déterminé avec un certain degré de certitude dépendant des circonstances (ATF 144 I 242 consid. 3.1.2; ATF 141 IV 179 consid. 1.3.3; ATF 138 IV 13 consid. 4.1). L'exigence de précision de la base légale ne doit cependant pas être comprise d'une manière absolue. Le législateur ne peut pas renoncer à utiliser des définitions générales ou plus ou moins vagues, dont l'interprétation et l'application sont laissées à la pratique. Le degré de précision requis ne peut pas être déterminé de manière abstraite. Il dépend, entre autres, de la multiplicité des situations à régler, de la complexité ou de la prévisibilité de la décision à prendre dans le cas particulier, du destinataire de la norme, ou de la gravité de l'atteinte aux droits constitutionnels. Il dépend aussi de l'appréciation que l'on peut faire, objectivement, lorsque se présente un cas concret d'application (ATF 139 I 72 consid. 8.2.1; ATF 138 IV 13 consid. 4.1 et les références citées; arrêt 6B_894/2021 du 28 mars 2022 consid. 3.5, destiné à la publication; arrêts 6B_984/2019 du 8 octobre 2019 consid. 2.3; 6B_1174/2017 du 7 mars 2018 consid. 3.2).

E. 1.2.1

La LNI règle la navigation sur les voies navigables suisses, y compris celles qui sont frontalières, les dispositions des conventions internationales ainsi que les dispositions prises

en application de ces conventions étant réservées pour le surplus (art. 1 al. 1 et 3 LNI).

E. 1.2.2

Les art. 40 ss LNI décrivent les différents délits et contraventions susceptibles d'être commis en matière de navigation intérieure. Ces dispositions pénales sont, par la nature des buts poursuivis, dans une large mesure l'équivalent de celles édictées aux art. 90 ss LCR en matière de circulation routière (arrêt 6B_531/2016 du 5 mai 2017 consid. 3.4 et les références citées).

En particulier, sous le titre marginal "Autres infractions", l'art. 48 LNI réprime de l'amende celui qui aura d'une autre manière contrevenu à la LNI, aux dispositions d'exécution édictées par la Confédération ou par les cantons ou aux règles de conventions internationales touchant la police de navigation ou l'économie des transports, sans qu'il y ait délit ou contravention au sens des art. 40 à 47 LNI. A l'instar de l'art. 90 LCR en matière de circulation routière, et de l'art. 40 LNI s'agissant des "règles de route" de la navigation intérieure (soit notamment les règles faisant l'objet du chapitre 4 de la LNI [art. 22 ss LNI] ainsi que des art. 41 à 59 ONI), l'art. 48 LNI constitue une norme en blanc (Blankettstrafnorm), à savoir une disposition de nature pénale qui déclare globalement punissables des actes décrits dans d'autres dispositions légales ou réglementaires (cf. pour l'art. 90 LCR : ATF 100 IV 71 consid. 1; PHILIPPE WEISSENBERGER, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2e éd., 2015, n° 2 ad art. 90 LCR ; YVAN JEANNERET, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière, 2007, n° 2 ad art. 90 LCR ; pour les art. 40 et 48 LNI : ANDREAS FLÜCKIGER, Gemeingebrauch an oberirdischen öffentlichen Gewässern, insbesondere die Schifffahrt auf Schweizer Gewässern, thèse Bâle 1986, p. 128 s.).

E. 1.3.1

Les règles régissant la navigation sur le Léman sont énoncées par l'Accord conclu le 7 décembre 1976 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française (RS 0.747.221.1; ci-après: l'Accord) ainsi que par le Règlement de la navigation sur le Léman (RS 0.747.221.11; ci-après: le Règlement), qui lui est annexé.

L'art. 13 al. 1 de l'Accord dispose que chacune des Parties contractantes prend les mesures nécessaires pour l'exécution sur son territoire des dispositions de l'Accord et du Règlement. En cas d'infractions à ces dispositions, chacune des Parties contractantes applique les sanctions pénales et les mesures administratives prévues par sa législation et sa réglementation (art. 13 al. 3 de l'Accord).

E. 1.3.2

Aux termes de l'art. 78d du Règlement, dans sa version en vigueur depuis le 1er juin 2019, l'usage des véhicules nautiques à moteurs et de tout engin similaire quel qu'en soit le mode de propulsion est interdit.

Selon l'art. 1 let. b bis du Règlement, le terme "véhicule nautique à moteur" désigne un "bateau destiné à être utilisé à des fins sportives et de loisir, dont la coque a une longueur de moins de quatre mètres, équipé d'un moteur de propulsion qui entraîne une turbine constituant sa principale source de propulsion et conçu pour être manoeuvré par une ou plusieurs personne (s) assise (s), debout ou agenouillé (s) sur la coque plutôt qu'à l'intérieur de celle-ci". La disposition renvoie expressément à la Directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux

véhicules nautiques à moteur (ci-après: Directive 2013/53/UE), dont l'art. 3 ch. 3 propose la même définition du "véhicule nautique à moteur". L'art. 1 let. b bis du Règlement comporte en sus la mention suivante: " (autres termes ayant la même signification: scooters aquatiques, motos nautiques, jet-ski et jet-bikes) ".

E. 1.4

En l'espèce, la cour cantonale a jugé que l'usage d'un

eFoil sur le Léman tombait sous le coup de l'interdiction décrite à l'art. 78d du Règlement.

Certes, cet engin, à propulsion électrique, ne paraissait pas être à proprement parler un "véhicule nautique à moteur" dès lors qu'il n'était pas équipé d'un "moteur de propulsion" au sens de la Directive 2013/53/UE, qui vise à cet égard uniquement les "moteurs à explosion, à allumage par compression ou à combustion interne" (cf. art. 3 ch. 5 de la Directive 2013/53/UE).

Pour le reste, un

eFoil correspondait néanmoins en tous points à la définition d'un "véhicule nautique à moteur", de sorte qu'il devait être considéré comme un "engin similaire" au sens de l'art. 78d du Règlement, dont l'usage était également proscrit. Il s'agissait en effet d'un bateau, soit d'un véhicule destiné au déplacement sur et dans l'eau (cf. art. 1 let. a du Règlement), utilisé à des fins sportives et de loisir. Sa coque mesurait moins de quatre mètres et son moteur constituait sa principale source de propulsion. Il était enfin conçu pour être manoeuvré par une personne placée debout sur la coque.

La description qui en était ainsi faite par le texte légal était très claire et ne portait à aucune confusion (cf. arrêt attaqué, consid. 2.4 p. 5).

E. 1.5

Le raisonnement de la cour cantonale doit être suivi.

Il peut en effet être déduit sans ambiguïté des termes de l'art. 78d du Règlement que l'interdiction consacrée ne se limite pas aux "véhicules nautiques à moteur" dans leur acception comprise par la Directive 2013/53/UE. En particulier, en tant que l'art. 78d du Règlement vise également "tout engin similaire quel qu'en soit le mode de propulsion", celui-ci doit être compris en ce sens que l'interdiction signifiée est étendue à toute embarcation équipée d'un moteur d'un type autre qu'un "moteur de propulsion" au sens de l'art. 3 ch. 5 de la Directive 2013/53/UE, englobant dès lors les véhicules nautiques munis d'un moteur électrique.

Ainsi, dans la mesure où l'interdiction déduite de l'art. 78d du Règlement porte sur un champ plus large que celui des seuls "véhicules nautiques à moteur" au sens de la Directive 2013/53/UE, c'est en vain que le recourant fait valoir que cette directive ne serait pas applicable aux hydroptères (cf. art. 2 let. a ch. XI de la Directive 2013/53/UE), catégorie de véhicules nautiques dont ferait partie l'

eFoil. Il est observé à cet égard que le Règlement ne prévoit aucune disposition spécifique en ce qui concerne les hydroptères, dont on comprend dès lors qu'ils doivent être assimilés à des bateaux au sens de l'art. 1 let. a du Règlement, s'agissant de véhicules étant en contact permanent avec le milieu aquatique tout en se déjaugeant lorsqu'ils atteignent une certaine vitesse (cf. en ce sens MARIA GIANNATTASIO, Le statut des bateaux, en particulier dans l'exécution forcée, et la procédure de limitation de la responsabilité moyennant constitution

d'un fonds de limitation, thèse, Lausanne 2009, p. 16).

Au reste, le recourant ne conteste pas qu'à l'exception du type de moteur utilisé, un eFoil répond aux caractéristiques d'un "véhicule nautique à moteur" au sens de l'art. 3 ch. 3 de la Directive, notamment en ce qui concerne son usage à des fins sportives et de loisirs, la longueur de sa coque, la présence d'un moteur et la manière de le manoeuvrer. Il ne fait dès lors pas de doute que l'

eFoil doit effectivement être considéré comme un "engin similaire" au sens de l'art. 78d du Règlement, notion dont l'introduction dans le texte légal visait très certainement à anticiper les innovations technologiques susceptibles d'intervenir notamment en termes de motorisation des véhicules nautiques et, plus généralement, les nouvelles tendances en matière de loisirs nautiques, sans que cela soit critiquable sous l'angle du principe de la légalité.

C'est le lieu de souligner que le Règlement se montre restrictif, d'une manière générale, quant aux appareils et véhicules sportifs et de loisirs susceptibles d'être utilisés sur le Léman, l'interdiction portant, outre sur l'usage de véhicules nautiques à moteur et d'engins similaires (art. 78d du Règlement), sur celui des engins à sustentation hydropropulsés (art. 78e), des véhicules amphibies (art. 78f) et des parachutes ascensionnels tractés par des embarcations de toute nature (art. 78g), alors que l'utilisation de skis nautiques, de wakeboards , de

wakeskates ou d'engins analogues (art. 76), ainsi que celle des planches à voile (art. 78a) et des

kitesurfs (art. 78c) sont limitées selon des prescriptions particulières. Il est à cet égard manifeste que de telles restrictions visent à préserver la sécurité publique ainsi qu'à prévenir toute nuisance ou atteinte excessive à l'environnement au sens large, sans qu'il soit déterminant, sur ce dernier point, qu'un

eFoil soit vraisemblablement plus silencieux que, par exemple, un jet-ski équipé d'un moteur à combustion. Même si le recourant ne le prétend pas, on relèvera encore que, dans la mesure où il est muni d'un moteur constituant sa principale source de propulsion, un

eFoil ne saurait non plus être assimilé à un pédalo ou à une planche à pagaie (stand-up paddle), dont l'usage ne fait pas l'objet de dispositions spécifiques du Règlement.

E. 1.6

Le recourant entend encore se prévaloir que l'usage d'un

eFoil est en l'état autorisé sur la partie française du Léman.

Il ressort en effet de l'arrêt attaqué que le Préfet du département de la Haute-Savoie a modifié, par arrêté du 23 juillet 2020, le Règlement particulier de police de la navigation sur le lac Léman (RPP), qu'il avait lui-même édicté le 23 juin 2015 et qui est applicable à la partie française du lac, en ce sens que "l'usage des foils pour les planches nautiques à moteur électrique" est autorisé à certaines conditions (cf. art. 6.5 RPP, consid. 2.4 p. 5).

Pour autant, comme cela a été relevé par la cour cantonale, on ne voit pas que cet arrêté préfectoral, en tant qu'il constitue un acte administratif unilatéral, soit susceptible de lier les autorités judiciaires suisses au moment de procéder à l'interprétation du Règlement. Il ne

ressort par ailleurs pas de l'arrêt attaqué que l'arrêté en question avait fait l'objet d'un contrôle, par une juridiction administrative française, de sa conformité au droit supérieur, ni d'ailleurs qu'il avait été approuvé par le Gouvernement français, signataire de l'Accord. Au demeurant, quand bien même le but poursuivi par l'Accord et par le Règlement a bien été celui d'harmoniser les pratiques de navigation sur le Léman, des interprétations différentes ne sont pas d'emblée proscrites par ces dispositions internationales, chacune des parties contractantes demeurant en particulier compétente pour appliquer les sanctions pénales prévues par sa propre législation.

E. 1.7

On observe enfin que l'interdiction décrite à l'art. 78d du Règlement figure parmi les dispositions du chapitre 6 décrivant les "règles de barre et de route" (cf. art. 59 ss). Dans ce contexte, il était

a priori envisageable que le comportement du recourant fût réprimé au titre de l' art. 40 LNI , qui vise la violation des "règles de route" ("Verkehrsregeln"; "norme di circolazione"), et non de l' art. 48 LNI , dont l'application est subsidiaire.

Le recourant ne soulève néanmoins aucun grief sur ce point, qui n'a au demeurant pas été abordé par la cour cantonale. Cela étant, alors que la distinction n'a pas d'incidence pratique dans la mesure où les deux infractions en cause sont punies d'une amende (cf. art. 40 al. 1 et 48 LNI), ne s'agissant pas en l'occurrence d'une violation grave au sens de l' art. 40 al. 2 LNI , il peut encore être admis que l'art. 78d du Règlement ne constitue pas matériellement une règle de route au sens de l' art. 40 LNI , de sorte que seul l' art. 48 LNI était susceptible d'entrer en considération.

E. 1.8

Cela étant relevé, la condamnation du recourant en raison de l'utilisation d'un eFoil sur le Léman, en date du 25 avril 2020, n'est pas contraire au principe de la légalité, les normes visant à réprimer un tel comportement étant formulées de manière suffisamment claire et précise pour permettre au recourant de s'y conformer et de prévoir les conséquences possibles de leur violation.

Le grief doit être rejeté.

E. 2

Le recourant ne prétend pas pour le surplus avoir agi sous l'emprise d'une erreur sur l'illicéité au sens de l' art. 21 CP . On ne voit cependant pas qu'il serait fondé à le faire dans la mesure où il ressort de l'arrêt attaqué que, le 22 février 2020, soit quelques semaines avant les faits, une patrouille de la police l'avait averti oralement de l'interdiction de naviguer sur un

eFoil (cf. arrêt attaqué, ad "En fait" let. B.a p. 2).

E. 3

Il s'ensuit que le recours doit être rejeté. Le recourant, qui succombe, supportera les frais judiciaires (art. 66 al. 1 LTF).