

GE_GERICHTE AARP/142/2023 vom 18. April 2023

GE Cour de justice, 2023-04-18, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_AARP_142_2023

FR: GE_GERICHTE AARP/142/2023 du 18 avril 2023

IT: GE_GERICHTE AARP/142/2023 del 18 aprile 2023

Erwägungen

E. 1.1

L'appel et l'appel joint sont recevables pour avoir été interjetés et motivés selon la forme et dans les délais prescrits (art. 398 et 399 du code de procédure pénale [CPP]).

La Chambre limite son examen aux violations décrites dans l'acte d'appel (art. 404 al. 1 CPP), sauf en cas de décisions illégales ou inéquitables (art. 404 al. 2 CPP).

E. 1.2

Conformément à l'art. 129 al. 4 de la loi sur l'organisation judiciaire (LOJ), lorsque des contraventions font seules l'objet du prononcé attaqué et que l'appel ne vise pas une déclaration de culpabilité pour un crime ou un délit, la direction de la procédure de la juridiction d'appel est compétente pour statuer.

- 6/16 - P/9180/2022

E. 1.3

En matière contraventionnelle, l'appel ne peut être formé que pour le grief selon lequel le jugement est juridiquement erroné ou l'état de fait a été établi de manière manifestement inexacte ou en violation du droit. Aucune nouvelle allégation ou preuve ne peut être produite (art. 398 al. 4 CPP).

Le pouvoir d'examen de l'autorité d'appel est ainsi limité dans l'appréciation des faits à ce qui a été établi de manière arbitraire (arrêt du Tribunal fédéral 6B_362/2012 du 29 octobre 2012 consid. 5.2). Il s'agit là d'une exception au principe du plein pouvoir de cognition de l'autorité de deuxième instance qui conduit à qualifier d'appel "restreint" cette voie de droit (arrêt du Tribunal fédéral 1B_768/2012 du 15 janvier 2013 consid. 2.1). Le libre pouvoir de cognition dont elle dispose en droit confère à l'autorité cantonale la possibilité, si cela s'avère nécessaire pour juger du bien-fondé ou non de l'application d'une disposition légale, d'apprécier des faits que le premier juge a omis d'examiner, lorsque ceux-ci se révèlent être pertinents (arrêt du Tribunal fédéral 6B_1247/2013 du 13 mars 2014 consid. 1.3).

E. 2

2.1.1. Le principe in dubio pro reo découle de la présomption d'innocence, garantie par l'art. 6 ch. 2 de la convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (CEDH) et, sur le plan interne, par les art. 32 al. 1 de la constitution fédérale de la Confédération suisse (Cst.) et 10 al. 3 CPP. Il concerne tant le fardeau de la preuve que l'appréciation des preuves au sens large (ATF 144 IV 345 consid. 2.2.3.1 ; 127 I 28 consid. 2a). Ce principe signifie, au stade du jugement, que le fardeau de la preuve incombe à l'accusation et que le doute doit profiter au prévenu. La présomption d'innocence est violée lorsque le juge rend un verdict de culpabilité au seul motif que le prévenu n'a pas prouvé

son innocence ou encore lorsqu'une condamnation intervient au seul motif que sa culpabilité est plus vraisemblable que son innocence. En revanche, l'absence de doute à l'issue de l'appréciation des preuves exclut la violation de la présomption d'innocence en tant que règle sur le fardeau de la preuve. Le juge ne doit pas non plus se déclarer convaincu de l'existence d'un fait défavorable à l'accusé si, d'un point de vue objectif, il existe des doutes quant à l'existence de ce fait. Il importe peu qu'il subsiste des doutes seulement abstraits et théoriques, qui sont toujours possibles, une certitude absolue ne pouvant être exigée. Il doit s'agir de doutes sérieux et irréductibles, c'est-à-dire de doutes qui s'imposent à l'esprit en fonction de la situation objective (ATF 144 IV 345 consid. 2.2.3.3 ; 127 I 38 consid. 2a). 2.1.2. Le juge du fait dispose d'un large pouvoir dans l'appréciation des preuves (ATF 120 Ia 31 consid. 4b). Il doit forger sa conviction sur la base de tous les éléments et indices du dossier. Le fait que l'un ou l'autre de ceux-ci ou même chacun d'eux pris isolément soit insuffisant ne doit ainsi pas conduire systématiquement à un

- 7/16 - P/9180/2022 acquittement. La libre appréciation des preuves implique que l'état de fait retenu pour construire la solution doit être déduit des divers éléments et indices, qui doivent être examinés et évalués dans leur ensemble (arrêts du Tribunal fédéral 6B_1169/2017 du 15 juin 2018 consid. 1.1 et 6B_608/2017 du 12 avril 2018 consid. 3.1). 2.1.3. Le principe de l'appréciation libre des preuves interdit d'attribuer d'entrée de cause une force probante accrue à certains moyens de preuve, comme des rapports de police. On ne saurait toutefois dénier d'emblée toute force probante à un tel document. Celui-ci est en effet, par sa nature, destiné et propre à servir de moyen de preuve, dans la mesure où le policier y reproduit des faits qu'il a constatés et il est fréquent que l'on se fonde, dans les procédures judiciaires, sur les constatations ainsi transcrites (arrêts du Tribunal fédéral 6B_753/2016 du 24 mars 2017 consid. 1.2 et les références citées ; 6B_146/2016 du 22 août 2016 consid. 4.1). 2.2.1. Conformément à l'art. 90 al. 1 LCR, celui qui viole les règles de la circulation prévues par la loi ou par les dispositions d'exécution émanant du Conseil fédéral est puni de l'amende. Cette disposition étant abstraite et générale, elle doit être complétée par l'indication de la ou des règles concrètes de la circulation qui ont été violées (ATF 100 IV 71 consid. 1). 2.2.2 L'art. 30 al. 2 LCR, 2ème phrase, prévoit que le chargement doit être disposé de telle manière qu'il ne mette en danger ni ne gêne personne et qu'il ne puisse tomber. Cette disposition doit être comprise dans un sens strict. Il ne suffit pas d'assurer la stabilité du chargement en vue du seul trafic normal et des freinages subits, qui en font partie. La densité de la circulation, la multiplication des incidents et accidents de tous genres et de toutes gravités, justifient des exigences plus sévères. La stabilité du chargement et son immobilité sur le camion doivent être assurées en tenant compte d'accidents anodins, telle la collision bénigne, en chaîne ou non, tel le dérapage sur du sol mouillé ou sur du verglas, qui aboutit à une collision latérale contre un mur ou une barrière : ces accidents le plus souvent n'affectent pas gravement le véhicule ; tout au moins celui-ci reste sur ses roues et ne subit pas de dommage important. Dans toutes ces éventualités cependant l'instabilité du chargement, qui par exemple basculerait en atteignant d'autres usagers, peut avoir des conséquences graves qu'une fixation adéquate permet d'éviter (ATF 97 II 238 consid. 3.c ; voir aussi arrêt du Tribunal fédéral 1C_223/2008 du 8 janvier 2009 consid. 2.3 ; A. BUSSY / B. RUSCONI / Y. JEANNERET / A. KUHN / C. MIZEL / C. MULLER, Code suisse de la circulation routière commenté, 2015, 4ème éd., n. 2.2 ad art. 32 LCR). Un risque de mise en danger abstraite pour la sécurité routière suffit (arrêt du Tribunal fédéral 6B_594/2012 du 24 janvier 2013 consid. 2.4).

- 8/16 - P/9180/2022 Le conducteur est responsable de l'arrimage du chargement (M. NIGGLI / T. PROBST / B. WALDMANN, Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 1ère éd., 2014, n. 43 ad art. 30 LCR). 2.3.1. Selon l'art. 57 al. 1 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), le conducteur s'assurera que le véhicule et son chargement répondent aux prescriptions et qu'il dispose des accessoires nécessaires tels que le signal de panne. 2.3.2. À teneur de l'art. 96 al. 1 let. c LCR, celui qui n'observe pas les restrictions ou les conditions auxquelles le permis de circulation ou l'autorisation sont soumis de par la loi ou dans un cas d'espèce, notamment en ce qui concerne le poids total du véhicule, est puni de l'amende. 2.3.3. L'art. 30 al. 2 LCR, 1ère phrase, prévoit que les véhicules ne doivent pas être surchargés. 2.3.4. L'art. 42 al. 1 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) permet, dans des cas particuliers et à certaines conditions, la modification du poids garanti figurant dans la fiche de réception par type (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_512/2014 du 24 février 2015 consid. 3.4.2). À la demande du détenteur, le poids total d'un véhicule automobile ou d'une remorque peut aussi être modifié une fois par an ou lorsque le véhicule change de détenteur. Le poids total est le poids déterminant pour l'immatriculation (art. 9 al. 3bis LCR). Il s'agit du poids maximal autorisé pour la circulation du véhicule (art. 7 al. 4 OETV). Les garanties du constructeur relatives au poids ne peuvent toutefois être dépassées (art. 9 al. 3bis LCR). 2.3.5. L'art. 67 al. 1 OCR décrit les poids effectifs à ne pas dépasser pour chaque type de véhicule, précisant toutefois, à son alinéa 3, que les valeurs inscrites dans le permis de circulation font foi si celles-ci sont inférieures aux normes inscrites. Le poids effectif équivaut au poids réel du véhicule au moment du pesage, y compris le poids des occupants, du chargement et, pour les véhicules tracteurs, la charge du timon ou celle de la sellette d'appui d'une remorque accouplée (art. 7 al. 2 OETV). 2.3.6. Aux termes de l'art. 13 al. 1 de l'ordonnance de l'OFROU concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR-OFROU), lorsqu'un certain poids ne peut être dépassé, une marge de sécurité de 3 % doit être déduite de la charge par essieu, du poids effectif ou de la charge du timon qui ont été calculés. Si cette marge de sécurité est inférieure au double de l'échelon de vérification de l'instrument de pesage, exprimé en kilogramme, c'est ce dernier qu'il convient de déduire en tant que marge de sécurité.

- 9/16 - P/9180/2022 2.3.7. Selon le Tribunal fédéral, il n'est pas question de déterminer au cas par cas le poids déterminant pour l'appréciation de l'existence d'un danger abstrait accru (arrêts du Tribunal fédéral 1C_273/2016 du 5 décembre 2016 consid. 5.4 ; 1C_512/2014 du 24 février 2015 consid. 3.3 ; 1C_181/2014 du 8 octobre 2014 consid. 3.2 ; 1C_690/2013 du 4 février 2014 consid. 3.3). En particulier, les garanties du fabricant apportées ultérieurement, qui n'ont pas constitué la base de la procédure de réception par type et qui ne disposent donc pas d'une attestation officielle, ne peuvent en principe pas être prises en compte. Il convient plutôt de se baser en règle générale sur le poids total roulant indiqué dans le permis de circulation et correspondant à la réception par type (arrêts du Tribunal fédéral 1C_273/2016 du 5 décembre 2016 consid. 5.4 ; 1C_181/2014 du 8 octobre 2014 consid. 3.2 ; 1C_690/2013 du 4 février 2014 consid. 4). L'existence d'un danger peut être appréciée sur la base du poids que le véhicule est effectivement en mesure de supporter en raison de ses dispositifs techniques mais qui a été vérifié et confirmé par l'autorité de contrôle (arrêt du Tribunal fédéral 1C_512/2014 du 24 février 2015 consid. 3.4.2).

E. 2.4

Conformément à l'art. 100 al. 1 LCR, sauf disposition expresse et contraire de la loi, la négligence est aussi punissable.

E. 2.5

Selon l'art. 13 CP, quiconque agit sous l'influence d'une appréciation erronée des faits est jugé d'après cette appréciation si elle lui est favorable (al. 1). Quiconque pouvait éviter l'erreur en usant des précautions voulues est punissable pour négligence si la loi réprime son acte comme infraction de négligence (al. 2). 2.6.1. En l'occurrence et contrairement à ce qu'a retenu le TP, l'arrimage du véhicule transporté a mal été effectué compte tenu notamment des conditions strictes de l'art. 30 al. 2 LCR, 2ème phrase, découlant de la jurisprudence. Certes, les photographies au dossier sont en soi insuffisantes pour arriver à cette conclusion, vu leur qualité. Cela étant, le rapport de l'AFD, tout comme un rapport de police, est par sa nature, destiné et propre à servir de moyen de preuve, dès lors que les auteurs y reproduisent des faits qu'ils ont constatés. Bien qu'il soit succinct, ce document mentionne néanmoins que l'arrimage n'a été effectué que d'un seul côté du véhicule. Or, à aucun moment dans la procédure préliminaire et de première instance, le prévenu n'a contesté les constatations des douaniers sur ce point, se contenant, tant dans son opposition à l'ordonnance pénale que lors de l'audience de jugement, de se plaindre uniquement de la surcharge reprochée. Il a de surcroît admis n'avoir jamais transporté auparavant une automobile, louant pour la première fois un véhicule utilitaire à cet effet, et ne pas être "du métier", ignorant ainsi les techniques d'arrimage, ce qu'il reconnaît. Bien qu'il est regrettable que le SdC n'ait demandé aucune précision aux douaniers sur ce point, voire même des photographies de meilleure qualité, permettant ainsi de

- 10/16 - P/9180/2022 sceller leur dossier, l'inexpérience du prévenu en matière de transport d'automobiles et, le cas échéant, quant à leur mode d'attache, couplée au rapport des douaniers, tendent à confirmer que l'arrimage n'a pas été effectué de manière à stabiliser adéquatement l'engin voituré, dont le modèle est au demeurant plus qu'imposant. En effet, rien ne permet de s'écarter des constatations des douaniers, pas même les déclarations du prévenu. Or, dans la mesure où les agents ont affirmé que la voiture transportée n'avait été fixée que d'un côté et vu son calibre, comparé au véhicule utilitaire, une attache partielle est insuffisante pour assurer sa stabilité en cas d'accidents anodins. Malgré le pouvoir d'examen restreint de la Cour, elle est en droit d'apprécier ces faits pertinents pour l'application des dispositions sur le chargement, dans la mesure où le TP a omis de les prendre en considération dans son raisonnement. Au demeurant, l'appelant joint a confirmé en appel que son collègue n'avait pu sangler les roues de l'engin que d'un côté, n'ayant lui-même pas prêté attention à l'arrimage réalisé par ce dernier, et que les douaniers avaient attiré leur attention sur le fait que le procédé n'avait pas été effectué dans les règles de l'art dès lors que le sanglage aurait dû être croisé, afin d'éviter que le véhicule ne bascule. Ces éléments ne font ainsi qu'appuyer le contenu du rapport de l'AFD et confirment, le cas échéant, la fixation partielle du chargement ainsi que les risques d'un renversement. Ainsi, dans la mesure où le conducteur est responsable de l'arrimage, l'appelant joint aurait dû effectuer les vérifications nécessaires auprès de son collègue et s'assurer de la stabilité du véhicule transporté. Partant, il a fait preuve de négligence et doit être reconnu coupable de violation simple des règles de la circulation routière pour avoir mal arrimé son chargement (art. 30 al. 2 cum 90 al. 1 et 100 al. 1 LCR). 2.6.2.1. Pour ce qui est de la surcharge, il est établi et non contesté que le poids effectif net du véhicule utilitaire était de 5'025 kilogrammes et que le permis d'immatriculation, seul document en possession de l'appelant joint au moment des

faits, stipule sous l'intitulé F.2 la valeur de 3'500, poids en kilogramme déterminant, selon l'auteur du rapport de l'AFD, pour évaluer une éventuelle surcharge. Contrairement à ce que soutient le TP, il n'existe aucun doute quant à la charge maximale admissible du véhicule dans l'État (F.2) dans la mesure où seul le permis d'immatriculation a été validé et contrôlé par les autorités françaises. En effet, les attestations du constructeur produites ultérieurement mentionnent toutes deux qu'une présentation, respectivement une déclaration, auprès des services administratifs compétents devait être effectuée, prouvant ainsi que les poids indiqués sur ces

- 11/16 - P/9180/2022 documents n'étaient qu'indicatifs, comme l'affirme d'ailleurs à juste titre les douaniers. La dernière attestation en date n'est au demeurant qu'une "autorisation" pour modifier et, le cas échéant, augmenter les poids autorisés, à certaines conditions, démontrant ainsi qu'aucune démarche n'a été effectuée dans ce sens auprès des autorités compétentes. Le Tribunal fédéral a de surcroît confirmé qu'il convenait de se baser sur le poids indiqué dans le permis de circulation et non sur les garanties du fabricant, non validées par les autorités (arrêts du Tribunal fédéral 1C_273/2016 du 5 décembre 2016 consid. 5.4 ; 1C_181/2014 du 8 octobre 2014 consid. 3.2 ; 1C_690/2013 du

E. 4

L'appelant, qui succombe en ce qui concerne sa culpabilité mais non entièrement sur le montant de l'amende infligée, supportera 80 % des frais de la procédure d'appel, comprenant un émoluments d'arrêt de CHF 600.- (art. 428 al. 1 CPP et art. 14 al. 1 let e du Règlement fixant le tarif des frais en matière pénale [RTFMP]). L'appelant demeurant condamné pour tous les faits reprochés, il n'y a pas lieu de revoir la répartition des frais de première instance, comprenant l'émoluments de CHF 150.- de l'ordonnance pénale, lesquels seront maintenus à CHF 300.- pour tenir compte de la situation financière de l'appelant (art. 426 al. 1 CPP). Le solde sera laissé à la charge de l'État.

E. 5

L'issue de la procédure scelle le sort des prétentions en indemnisation du demandeur, lesquelles seront intégralement rejetées (art. 429 al. 1 let. a CPP a contrario). * * * * *

- 14/16 - P/9180/2022

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