

GE_GERICHTE AARP/144/2022 vom 16. Mai 2022

GE Cour de justice, 2022-05-16, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_AARP_144_2022

FR: GE_GERICHTE AARP/144/2022 du 16 mai 2022

IT: GE_GERICHTE AARP/144/2022 del 16 maggio 2022

Erwägungen

E. 1.1

L'appel est recevable pour avoir été interjeté et motivé selon la forme et dans les délais prescrits (art. 398 et 399 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).

1.2.1. L'art. 2 CP délimite le champ d'application de la loi pénale dans le temps. Son alinéa 1 pose le principe de la non-rétroactivité de la loi pénale, en disposant que cette dernière ne s'applique qu'aux infractions commises après son entrée en vigueur. Son alinéa 2 fait exception à ce principe pour le cas où l'auteur est mis en jugement sous l'empire d'une loi nouvelle ; en pareil cas, cette dernière s'applique si elle est plus favorable à l'auteur que celle qui était en vigueur au moment de la commission de l'infraction (lex mitior). 1.2.2. Le principe de la célérité qui découle de l'art. 29 al. 1 Cst. et, en matière pénale, de l'art. 5 CPP, pose des limites à la suspension d'une procédure. Ce principe est notamment violé lorsque l'autorité ordonne la suspension d'une procédure sans motifs objectifs. Pareille mesure dépend d'une pesée des intérêts en présence et ne doit être admise qu'avec retenue, en particulier s'il convient d'attendre le prononcé d'une autre autorité compétente qui permettrait de trancher une question décisive. Dans les cas limites ou douteux, le principe de célérité prime (ATF 130 V 90 consid. 5 p. 95 ; arrêt du Tribunal fédéral 1B_406/2017 du 23 janvier 2018 consid. 2). 1.2.2. En l'espèce, la question de l'application de la lex mitior ne pourrait se poser que dans le cas de l'entrée en vigueur d'une nouvelle loi au moment de juger l'appelant, non dans la perspective éventuelle de l'adoption d'une nouvelle loi plus - 7/15 - P/16924/2020 favorable. Au demeurant, si une révision de la LCR octroyant une plus grande marge d'appréciation aux tribunaux en matière de délit de chauffard est à l'étude, celle-ci n'enlèvera a priori pas la possibilité de retenir un tel délit si les règles élémentaires de la circulation sont enfreintes intentionnellement au point de faire courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, au vu des modifications proposées (cf. le commentaire ad art. 90 al. 3 et 4, produit en annexe du document du DETEC du 12 août 2020). Enfin, l'appelant ne saurait être également suivi pour des motifs d'inégalité de traitement, dans la mesure où il faudrait alors suspendre toutes les procédures pénales en cours concernées par la même infraction que lui en Suisse. Pour ces motifs, et compte tenu des exigences de célérité de la procédure pénale, la requête en suspension formée par l'appelant doit, en tout état de cause, être rejetée.

E. 2.1

Le principe in dubio pro reo, qui découle de la présomption d'innocence, g . 6 h. 2 C g 'h mm 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, concerne tant le

fardeau de la preuve que l'appréciation des preuves au sens large. En tant que règle sur le fardeau de la preuve, la présomption d'innocence signifie, au stade du jugement, que ce fardeau incombe à l'accusation et que le doute doit profiter au prévenu. Comme règle d'appréciation des preuves, la présomption d'innocence signifie que le juge ne doit pas 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 ; 138 V 74 consid. 7 p. 82).

2.2.1. L'art. 27 al. 1 LCR impose aux usagers de la route de se conformer aux signes et aux marques. Ceux-ci ne sont obligatoires que s'ils sont clairs et que leur portée est aisément reconnaissable (ATF 127 IV 229 consid. 2c.aa p. 232 ; 106 IV 138 consid. 3 p. 140). Selon une jurisprudence constante, dans l'intérêt de la sécurité du trafic, ce devoir s'étend également aux signaux et aux marques qui n'ont pas été apposés de manière régulière, lorsque ceux-ci créent une apparence digne de protection pour d'autres usagers, un tel devoir découlant du principe de la confiance (art. 26 al. 1 LCR). Une éventuelle illicéité n'est pas reconnaissable pour la majorité d'entre eux. Aussi, un usager qui sait qu'un signal n'a pas été apposé régulièrement ne doit pas, par son non-respect, mettre en danger les autres usagers qui se fient à l'apparence ainsi créée (ATF 128 IV 184 consid. 4.2 p. 186). Il en va de la sorte des indications de la vitesse maximale autorisée qui créent une confiance des usagers qui doit être protégée dans de multiples circonstances : bifurcation, dépassement etc. Il

- 8/15 - P/16924/2020 ne peut en aller autrement que dans des cas très exceptionnels où de telles injonctions sont entachées de vices particulièrement manifestes qui les rendent nulles (ATF 128 IV 184 consid. 4.3 p. 186 s. ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_464/2015 du 8 février 2016 consid. 2.2 et 6B_112/2011 du 8 juin 2011 consid. 3.3 in JdT 2011 I 314).

2.2.2. Le signal "zone 30" (2.59.1) désigne des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h (art. 22a OSR). D'après l'art. 108 al. 6 OSR, le DETEC fixe les exigences requises concernant l'aménagement, la signalisation et le marquage des zones 30.

Selon l'art. 5 de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre, les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte (al. 1). Le caractère de zone peut être mis en évidence par des marques particulières conformément aux normes techniques pertinentes (al. 2). Au besoin, d'autres mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération du trafic (al. 3).

L'art. 72 al. 3 OSR mentionne que le DETEC peut prévoir des marques particulières, notamment pour clarifier des signaux ou pour attirer l'attention sur des particularités locales. Selon les instructions concernant les marques particulières sur la chaussée édictées par le département (http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2020-05-20_2600_f.pdf), on entend notamment par marques particulières au sens de cette disposition légale l'indication de la vitesse maximale dans les zones 30 (ch. 1.1). Dans ces zones, la marque se compose

du nombre "30", complété ou non par le terme "ZONE" (blanc) (ch. 3.1). Il n'est permis d'avoir recours au marquage que si l'aménagement de l'espace routier ou d'autres mesures de modération du trafic ne mettent pas assez en évidence le caractère de zone et, partant, la limitation de vitesse en vigueur. Il est possible d'apposer la marque "30" dans les zones 30, à titre de rappel, notamment lorsqu'il s'agit de zones qui s'étendent sur une grande superficie. La marque "ZONE 30" ne peut être apposée qu'à l'entrée de la zone, en complément à la signalisation par zone (ch. 3.2).

E. 2.3

L'art. 90 LCR constitue la base légale pour réprimer la violation des règles de la circulation routière (ATF 100 IV 71 consid. 1).

E. 2.3.1

L'art. 90 al. 1 LCR réprime, au titre de contravention, celui qui viole les règles de la circulation prévues par la présente loi ou par les dispositions d'exécution émanant du Conseil fédéral.

- 9/15 - P/16924/2020

E. 2.3.2

L'art. 90 al. 2 LCR sanctionne, au titre de délit, celui qui, par une violation grave d'une règle de la circulation, crée un sérieux danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque.

2.3.3.1. L'art. 90 al. 3 LCR consacre une troisième catégorie d'infractions aux règles de la circulation routière sous la forme d'un crime et réprime le comportement de celui qui, par une violation intentionnelle des règles fondamentales de la circulation, accepte de courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, notamment en commettant un excès de vitesse particulièrement important ("délict de chauffard"). A teneur de l'art. 90 al. 4 let. a LCR, l'al. 3 est toujours applicable lorsque la vitesse maximale autorisée a été dépassée d'au moins 40 km/h, là où la limite était fixée à 30 km/h. Il découle de l'art. 90 al. 4 LCR que lorsque l'excès de vitesse atteint l'un des seuils fixés, la première condition objective de l'art. 90 al. 3 LCR, à savoir la violation d'une règle fondamentale de la circulation routière, est toujours remplie (ATF 143 IV 508 consid. 1.1 = SJ 2018 I 277). L'excès de vitesse qualifié au sens de l'art. 90 al. 4 LCR suffit déjà en principe à réaliser la seconde condition objective de l'art. 90 al. 3 LCR, à savoir la création d'un danger abstrait qualifié, dès lors que l'atteinte de l'un des seuils visés à l'art. 90 al. 4 LCR implique généralement l'impossibilité d'éviter un grand risque d'accident en cas d'obstacle ou de perte de maîtrise du véhicule. Toutefois, dans des circonstances exceptionnelles, en particulier lorsque la limitation de vitesse dépassée n'avait pas pour objet la sécurité routière, l'excès de vitesse au sens de l'art. 90 al. 4 LCR peut ne pas avoir généré un grand risque d'accident susceptible d'entraîner des blessures graves ou la mort. L'art. 90 al. 4 LCR crée ainsi une présomption réfragable de la réalisation de la condition objective du danger qualifié au sens de l'art. 90 al. 3 LCR. De bonnes conditions de circulation, tant du point de vue de la météo que du trafic, l'absence de croisement et de passage piétons ainsi que la route très large ne constituent pas forcément des éléments de fait particuliers permettant d'exclure qu'un très grand excès de vitesse ait créé un danger abstrait qualifié au sens de l'art. 90 al. 3 LCR (ATF 143 IV 508 consid. 1.6 p. 514 ; ATF 142 IV 137 consid. 11.2 p. 151).

2.3.3.2. Sur le plan subjectif, l'art. 90 al. 3 LCR déroge à l'art. 100 ch. 1 LCR et limite la punissabilité à l'intention. Celle-ci doit porter sur la violation des règles fondamentales de la circulation routière ainsi que sur le risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort

(ATF 142 IV 137 consid. 3 p. 140). Agit intentionnellement quiconque commet un crime ou un délit avec conscience et volonté. L'auteur agit déjà intentionnellement lorsqu'il tient pour possible la réalisation de l'infraction et l'accepte au cas où celle-ci se produirait (art. 12 al. 2 CP). Le conducteur qui commet un excès de vitesse typique du délit de chauffard est présumé agir intentionnellement et s'accommoder du risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort ; seules des circonstances particulières

- 10/15 - P/16924/2020 peuvent induire le juge à exclure la réalisation de ces éléments subjectifs de l'infraction (ATF 143 IV 508 consid. 1.2 p. 511 ; 142 IV 137 consid. 11.2 p. 151). 2.3.3.2. Les présomptions que pose l'art. 90 al. 4 LCR ne violent pas le principe de la présomption d'innocence dans la mesure où elles ne sont pas irréfragables et que le juge doit examiner l'existence de circonstances exceptionnelles permettant d'exclure l'application de l'art. 90 al. 3 LCR (ATF 142 IV 137 consid. 11.2 p. 151 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_592/2018 du 13 août 2018 consid. 4.1).

E. 2.4

Aux termes de l'art. 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. Agit sous l'emprise d'une erreur sur les faits celui qui n'a pas connaissance ou qui se base sur une appréciation erronée d'un élément constitutif d'une infraction pénale. L'intention délictuelle fait défaut (arrêt du Tribunal fédéral 6B_1131/2018 du 21 janvier 2019 consid. 2.1). 2.5.1. En l'espèce, il est établi et non contesté que, le 10 juillet à 09h09, l'appelant a fait l'objet d'un contrôle radar à la hauteur du numéro 342 de la route de Jussy, alors qu'il circulait au guidon de son motorcycle à 70 km/h. L'appelant ne saurait être suivi lorsqu'il soutient qu'une limitation de vitesse maximale de 30 km/h sur le tronçon en question n'était pas valable, de sorte qu'il convenait de considérer que celle-ci était de 50 km/h. En effet, il ressort du dossier que le lieu du contrôle radar est compris dans la zone 30 de la commune de Jussy, créée par arrêté du 10 mars 2015, dans le respect des prescriptions légales édictées en la matière. En particulier, toutes les routes ouvertes à la circulation convergeant sur cette zone sont équipées de portes "zone 30", placées sur le bord droit de la route, et, s'agissant d'une zone vaste, plusieurs marquages au sol rappellent la limitation de vitesse maximale de 30 km/h qui y est applicable, conformément à l'OSR et aux instructions du DETEC édictées sur la base de cette ordonnance. Aussi, tous les signaux et marquages apposés étaient valables et contraignants. Le courrier de l'Office cantonal des transports du 17 décembre 2020 produit par l'appelant est sans incidence sur ce point, dès lors que ces aménagements créaient, en tout état de cause, l'apparence d'une zone 30 digne de protection et non entachée de vices manifestes imposant de la considérer comme nulle. Il est constant que l'appelant n'est pas passé par une route ouverte à la circulation convergeant sur la zone 30 pour y entrer, mais qu'il a emprunté un chemin agricole débouchant sur celle-ci. Contrairement à ce qu'il soutient, ce chemin était manifestement non carrossable et interdit à la circulation, au vu de sa situation en bordure de champ agricole. Une porte zone 30 ne pouvait donc pas s'y trouver. Néanmoins, de son propre aveu, l'appelant a vu l'un des marquages 30 au sol en reprenant la route, au niveau de l'école de Jussy. Il ne pouvait la comprendre que

- 11/15 - P/16924/2020 comme le signe d'une zone 30 et finit d'ailleurs par presque l'admettre lorsqu'il soutient qu'il s'agissait à ses yeux d'une incitation. Au vu de la configuration des lieux, une limitation de vitesse maximale à 30 km/h avait, de toute évidence, pour objet la sécurité routière, l'appelant ne soutenant d'ailleurs pas qu'une telle prescription aurait servi un autre but. Il a lui-même croisé un cycliste sur son parcours et

constaté l'un des marquages 30 sur la chaussée au niveau d'une école. Au lieu du contrôle radar, il y avait en particulier des habitations, comportant des sorties sur la route, des places de parking et des véhicules stationnés non loin, de sorte qu'il était possible qu'une personne ou un véhicule survienne, étant relevé que la route comportait par ailleurs des rétrécissements pouvant rendre le passage plus difficile. Aussi, en circulant à 70 km/h sur le tronçon en question limité à 30 km/h, et en commettant ainsi un excès de vitesse d'au moins 40 km/h, l'appelant a violé une règle fondamentale de la circulation routière et engendré un danger abstrait qualifié, dans la mesure où il n'était pas, selon le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, à même d'éviter qu'un accident de la circulation ne se produise pour le cas où une personne ou un obstacle imprévu serait survenu d'un côté ou de l'autre de la route. Contrairement à ce qu'il soutient, il n'existe aucun élément permettant d'écarter le danger abstrait qualifié, de sorte que la condition objective de la création d'un grand risque d'accident est réalisée. 2.5.2. L'appelant échoue également à démontrer l'existence de circonstances exceptionnelles permettant de retenir que l'infraction n'aurait pas été intentionnelle. Tel qu'exposé précédemment, la limitation de vitesse applicable était dûment signalée. L'appelant, qui ne conteste pas avoir vu, à tout le moins, un marquage au sol "30", ne pouvait raisonnablement croire que la vitesse admise y était de 50 km/h, étant relevé qu'il n'apparaît pas plausible qu'il n'en ait vu qu'un seul sur les huit ayant jalonné son parcours. La configuration des lieux pouvait impliquer la présence de piétons, de véhicules ou de cycles sur sa voie de circulation. Or, une vitesse largement excessive implique généralement l'impossibilité d'éviter un accident grave en cas d'obstacle. Aussi, en commettant un excès de vitesse d'au moins 40 km/h, l'appelant devait tenir pour possible le risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, et s'en est à tout le moins accommodé, aucune circonstance particulière ne commandant de retenir le contraire. L'infraction étant réalisée de manière intentionnelle, une erreur sur les faits n'est pas envisageable.

- 12/15 - P/16924/2020 Partant, le verdict de culpabilité rendu à l'encontre de l'appelant du chef de violation intentionnelle des règles fondamentales de la circulation routière, au sens de l'art. 90 al. 3 et 4 let. a LCR, sera confirmé.

E. 3

La peine privative de liberté d'un an infligée à l'appelant, représentant le minimum légal pour une telle infraction et adaptée à sa culpabilité (art. 47 CP), doit également être confirmée. Le bénéfice du sursis, de même que la durée minimale du délai d'épreuve de deux ans, lui sont acquis (art. 42 al. 1 et 44 al. 1 CP, art. 391 al. 2 CPP).

E. 4

L'appelant, qui succombe, supportera les frais de la procédure envers l'Etat, comprenant un émolument de CHF 1'500.- (art. 428 CPP et art. 14 al. 1 let. e du Règlement fixant le tarif des frais en matière pénale).

E. 5

Compte tenu de ce qui précède, il n'y a pas lieu de faire droit à ses conclusions en indemnisation (art. 429 CPP a contrario).

* * * * *

- 13/15 - P/16924/2020

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