

GE_GERICHTE AARP/257/2015 vom 28. Mai 2015

GE Cour de justice, 2015-05-28, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_AARP_257_2015

FR: GE_GERICHTE AARP/257/2015 du 28 mai 2015

IT: GE_GERICHTE AARP/257/2015 del 28 maggio 2015

Erwägungen

E. 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 partie qui attaque seulement certaines parties du jugement est tenue d'indiquer dans la déclaration d'appel, de manière définitive, sur quelles parties porte l'appel, à savoir (art. 399 al. 4 CPP) : la question de la culpabilité, le cas échéant en rapport avec chacun des actes (let. a) ; la quotité de la peine (let. b) ; les mesures qui ont été ordonnées (let. c) ; les prétentions civiles ou certaines d'entre elles (let. d) ; les conséquences accessoires du jugement (let. e) ; les frais, les indemnités et la réparation du tort moral (let. f) ; les décisions judiciaires ultérieures (let. g).

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. 2

2.1.1. L'art. 108 al. 1 OSR prévoit que pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic, l'autorité ou l'office fédéral peuvent ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse (art. 4a OCR) sur certains tronçons de route.

A teneur de l'art. 108 al. 2 OSR, les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsque : un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement (let. a) ; certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière (let. b) ; cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés (let. c) ; de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement. Il s'agira ce faisant de respecter le principe de la proportionnalité (let. d). 2.1.2. Conformément à l'art. 108 al. 5 let. a OSR, sont autorisées les dérogations suivantes aux limitations générales de vitesse : sur les autoroutes des vitesses inférieures à 120 km/h, jusqu'à 60 km/h, la gradation étant fixée à 10 km/h ; dans le

- 7/16 - P/14596/2013 périmètre des jonctions et des intersections, d'autres réductions selon le degré d'aménagement, la gradation étant fixée à 10 km/h. L'art. 108 al. 5 OSR prévoit que le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après : le DETEC) règle les détails quant à la manière de fixer les dérogations aux limitations de vitesse. Selon les Instructions du 13 mars 1990 sur la manière de fixer des dérogations aux limitations générales de vitesse, édictées par le DFJP (aujourd'hui le DETEC), l'expérience a montré que sur les autoroutes et semi-autoroutes,

des gradations de 20 en 20 km/h suffisent. 2.1.3. Aux termes de l'art. 107 al. 1 OSR, il incombe à l'autorité ou à l'office fédéral d'arrêter et de publier, en indiquant les voies de droit, les réglementations locales du trafic (art. 3 al. 3 et 4 LCR) qui sont indiquées par des signaux de prescription ou de priorité ou par d'autres signaux ayant un caractère de prescription. Ces signaux ne peuvent être mis en place que lorsque la décision est exécutoire. Les al. 2, 3 et 4 de l'art. 107 OSR sont réservés. Conformément à l'art. 107 al. 2 OSR, lorsque la sécurité routière l'exige, l'autorité ou l'office fédéral peuvent mettre en place des signaux indiquant des réglementations locales du trafic au sens de l'al. 1 avant que la décision n'ait été publiée ; ils ne peuvent toutefois le faire que pour 60 jours au plus.

2.2.1. L'art. 27 al. 1er LCR impose aux usagers de la route de se conformer aux signes et aux marques. Sont visées les signalisations routières régulières. Il est en effet contraire au but de cette réglementation d'obliger les usagers à respecter n'importe quel signal indépendamment du fait qu'il soit légal ou non (ATF 99 IV 168 consid. 5, JdT 1974 I 415 ; René SCHAFFHAUSER, Grundriss des Schweizerischen Strassverkehrsrechts, vol. I, 1984, n. 287). Toutefois, les signaux et marques s'adressent en général à un grand nombre d'usagers de la route. Ceux-ci doivent pouvoir se fier à la signalisation et l'éventuelle illicéité d'un tel signal n'est pas reconnaissable pour la majorité d'entre eux. Si, par exemple, un signal "Stop" apposé de manière illicite ou une ligne de sécurité contraire à la loi n'étaient juridiquement pas obligatoires, les usagers de la route qui se seraient fiés à l'apparence juridique ainsi créée seraient exposés à de grands dangers (ATF 128 IV 184 consid. 4b, JdT 2002 I 612, SJ 2002 I 624). C'est pourquoi, la jurisprudence du TF exige, dans l'intérêt de la sécurité du trafic, que les signaux ou marques soient observés même s'ils n'ont pas été apposés de manière régulière. Ce devoir de respecter les signaux apposés de façon irrégulière découle du principe de la confiance en matière de circulation routière tiré de l'art. 26 al. 1er LCR. Un usager qui sait qu'un signal n'a pas été apposé régulièrement ne doit pas, par son non-respect, mettre en danger d'autres usagers de la route qui se fient à l'apparence créée par le signal (ATF 128 IV 184 consid. 4b, JdT 2002 I

- 8/16 - P/14596/2013 612, SJ 2002 I 624 ; ATF 99 IV 169 consid. 6, JdT 1974 I 416 ; SCHAFFHAUSER, op. cit., n. 288). Cette obligation ne vaut naturellement que pour les signaux susceptibles de créer une apparence digne de protection pour d'autres usagers de la route. Elle ne concerne par contre pas les injonctions dont la violation n'entraîne aucune mise en danger concrète d'autres usagers de la route, comme c'est fréquemment le cas pour les interdictions de stationner (ATF 128 IV 184 consid. 4b, JdT 2002 I 612, SJ 2002 I 624 ; ATF 103 IV 190, JdT 1978 I 386 ; ATF 98 IV 264, JdT 1973 I 425). 2.2.2. Le caractère obligatoire des signaux routiers susceptibles de créer une apparence digne de protection trouve cependant sa limite lorsque l'injonction est nulle, parce que le vice dont elle est entachée est particulièrement grave, est manifeste ou du moins facilement reconnaissable, dans la mesure naturellement où la sécurité routière ne fait pas obstacle à la constatation de la nullité (ATF 122 I 97 consid. 3a/aa, JdT 1997 I 32). Les signaux apposés de façon irrégulière qui ne sont pas nuls peuvent être annulés par voie de procédure administrative. Dans certaines circonstances, le juge pénal peut cependant aussi examiner la légalité des décisions de portée générale, comme les signaux routiers (ATF 98 IV 266 s. consid. 2, JdT 1973 I 425 ; erroné sur ce point ATF 113 IV 123, JdT 1988 I 668 ; cf. la critique du dernier arrêt cité par U. HÄFELIN / G. MÜLLER, Grundriss des allgemeinen Verwaltungsrechts, 3e éd. 1998, n. 742 s.) ; comme indiqué ci-dessus, il n'en demeure pas moins que la constatation du caractère irrégulier d'un signal n'enlève rien à son caractère obligatoire sauf s'il se révèle nul (ATF 128 IV 184 consid. 4b, JdT 2002 I 612 ; ATF 113 IV 124 consid. 2b,

JdT 1988 I 670). L'indication de la vitesse maximale autorisée crée une confiance des usagers qui doit être protégée dans de multiples circonstances (bifurcation, dépassement, etc.). Par conséquent, selon les considérations développées ci-dessus, les indications de vitesse maximale apposées de manière irrégulière doivent en principe être respectées. Il 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. 4c, JdT 2002 I 612 ; ATF 113 IV 124 s. consid. 2b, JdT 1988 I 670 ; moins restrictif cependant ATF 99 IV 170 consid. 6, JdT 1974 I 413). L'indication des vitesses maximales admises constitue un acte administratif. Les actes administratifs affectés d'un vice ne sont cependant en général pas nuls, mais seulement annulables (ATF 113 IV 123 consid. 2b, JdT 1988 I 668). L'annulation doit être décidée devant les autorités compétentes et dans les délais prévus. En l'absence d'annulation, l'acte administratif vicié devient valide. La nullité d'un acte administratif vicié peut, au contraire, être invoquée à tout moment et dans toute procédure. Son admissibilité est toutefois subordonnée à l'accomplissement des conditions cumulatives suivantes : le vice est particulièrement grave ; le vice est manifestement ou du moins facilement reconnaissable ; la sécurité juridique ne serait pas sérieusement compromise au cas où la nullité serait admise (ATF 113 IV 123

- 9/16 - P/14596/2013 consid. 2b, JdT 1988 I 668 ; ATF 104 Ia 176 consid. c, 99 Ia 135 consid. 4 et réf., JdT 1980 I 330 ; GRISEL, Traité de droit administratif, vol. I, pp. 418 et 422). 2.2.3. Le conducteur d'un véhicule qui ne respecte pas un signal apposé illégalement n'est pas punissable, pour autant que, ce faisant, il ne mette pas concrètement en danger d'autres usagers de la route qui se sont fiés à la situation juridique résultant à leurs yeux du signal en cause (ATF 99 IV 164, JdT 1974 I 413).

E. 2.3

En l'espèce, sur le tronçon de l'autoroute N1 en direction de la France où circulait A_____, la vitesse maximale autorisée faisait l'objet d'un abaissement progressif de 100 km/h à 40 km/h, par paliers de 20 km/h, conformément aux Instructions du 13 mars 1990 sur la manière de fixer des dérogations aux limitations générales de vitesse édictées par le DFJP, mais contrairement à l'art. 108 al. 5 let. a OSR, qui prévoit une gradation de 10 km/h. Il ne ressort par ailleurs pas de la procédure que les signaux de limitation de vitesse concernés aient donné lieu au prononcé d'une décision par l'autorité compétente, et encore moins qu'une telle décision ait été publiée, de telles exigences étant pourtant prescrites par l'art. 107 al. 1 OSR. Au vu de ces considérations, il est permis de douter que les signaux de limitation de vitesse en question, qui sont des actes administratifs et dont A_____ conteste la légalité, aient été apposés de manière régulière. Cela étant, on ne peut considérer le fait qu'aucune décision n'ait été arrêtée ni publiée conformément à la procédure prescrite par l'art. 107 OSR, ou encore que la gradation de 10 km/h préconisée par l'art. 108 al. 5 let. a OSR n'ait pas été respectée, comme des vices particulièrement graves. En outre, même en présence d'un vice procédural particulièrement grave, il faudrait constater l'absence d'une autre exigence pour pouvoir retenir la nullité d'un acte administratif vicié : la condition selon laquelle la nullité ne doit pas compromettre la sécurité juridique (ATF 113 IV 123 consid. 2b, SJ 1988 224 ; ATF 104 Ia 177 consid. c et réf., JdT 1980 I 330). Celle-ci revêt une importance considérable en matière de circulation routière. Pour cette raison, une limitation de vitesse gravement viciée ne doit être frappée de nullité que dans des cas exceptionnels. Si la nullité d'un signal n'est pas d'emblée reconnaissable pour chaque usager de la route, il existe un intérêt public prépondérant à ce que les conducteurs respectent la

discipline routière telle qu'elle résulte de la signalisation. L'inobservation de la part de certains usagers d'un signal dont ils invoquent la nullité peut entraîner des risques particuliers pour d'autres usagers. Celui qui respecte la signalisation d'une limitation de vitesse risque d'évaluer de manière erronée la vitesse pratiquée par d'autres usagers de la route qui ne se conforment pas à la signalisation ; une telle situation peut entraîner des réactions inadaptées qui sont de nature à provoquer de graves accidents de la circulation (ATF 113 IV 123 consid. 2b, SJ 1988 224 ; cf. la décision non publiée de la Cour de cassation du TF du 9 novembre 1986 dans la cause S. Z).

- 10/16 - P/14596/2013 Sur le tronçon incriminé, la limitation de vitesse apparaît justifiée par la configuration particulière des lieux, et notamment par le fait que l'autoroute débouche à cet endroit précis sur la douane de Bardonnex et que les véhicules doivent pouvoir réduire progressivement leur vitesse afin de rouler au pas au moment du passage de la douane. Dans ces circonstances, les usagers de la route devaient pouvoir s'attendre à ce que tous les conducteurs respectent la vitesse maximale signalée. Par voie de conséquence, A_____ devait respecter les signaux de limitation de vitesse incriminés, quand bien même ils eussent été apposés de manière irrégulière.

E. 3.1

L'art. 90 LCR constitue la base légale pour réprimer la violation des règles de la circulation. Dans le cadre du programme de sécurité routière "Via sicura", le législateur a renforcé cette disposition pénale, ajoutant aux deux catégories existantes de violation des règles de la circulation routière – les violations simples donnant lieu à une amende (art. 90 al. 1 LCR) et les violations graves correspondant à des délits (art. 90 al. 2 LCR) – une troisième catégorie visant les violations graves "qualifiées", aussi dites "délit de chauffard", qualifiées de crime par la loi. Ainsi, à teneur de l'art. 90 al. 3 LCR, sera puni d'une peine privative de liberté d'un à quatre ans 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, que ce soit en commettant des excès de vitesse particulièrement importants, en effectuant des dépassements téméraires ou en participant à des courses de vitesse illicites avec des véhicules automobiles. 3.2.1. Selon l'art. 90 al. 4 LCR, tout conducteur dépassant la vitesse autorisée dans la mesure prévue par la loi (au moins 40 km/h lorsque la limite est fixée à 30 km/h, 50 km/h lorsque la limite est fixée à 50 km/h, 60 km/h lorsque la limite est fixée à 80 km/h, 80 km/h lorsque la limite est fixée à plus de 80 km/h), commet l'infraction qualifiée visée à l'art. 90 al. 3 LCR. Le but de cette disposition est que les excès de vitesse particulièrement importants soient systématiquement considérés comme une infraction pénale qualifiée (Message du Conseil fédéral du 9 mai 2012 concernant l'initiative populaire "Protection contre les chauffards", FF 2012 5057, 5066). L'art. 90 al. 4 LCR pose une présomption légale irréfragable selon laquelle les dépassements de vitesse visés aux lettres a à d constituent toujours une violation grave qualifiée au sens de l'art. 90 al. 3 LCR. Si un conducteur commet un excès de vitesse qui tombe sous le coup de l'art. 90 al. 4 LCR, la loi impose de considérer qu'il a agi de manière intentionnelle, avec le risque de provoquer un grave accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort. Cette disposition ne laisse aucune marge d'appréciation permettant de tenir compte du risque concret et de lui substituer

- 11/16 - P/14596/2013 l'art. 90 al. 2 LCR (arrêt du Tribunal fédéral 1C_397/2014 du 20 novembre 2014 consid. 2.4.1). Le risque d'accident potentiellement élevé ne découle pas seulement de la vitesse du chauffard mais de la différence entre celle-ci et la vitesse de

l'usager qui circule correctement et n'a pas à escompter la présence de véhicules roulant à telle allure (arrêt du Tribunal fédéral 1C_397/2014 précité). 3.2.2. Tout comme certains excès de vitesse sont considérés comme objectivement graves sans égard aux circonstances du cas d'espèce dans le cadre de l'art. 90 al. 2 LCR (ATF 132 II 234 consid. 3.1 p. 237 ss ; ATF 124 II 259 consid. 2b p. 261 ss ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_1011/2013 du 13 mars 2014 consid. 2.1), les excès de vitesse visés à l'art. 90 al. 4 LCR réalisent nécessairement le "délit de chauffard". Des dépassements de vitesse moindres pourront toutefois aussi être constitutifs de violation grave qualifiée si les conditions visées à l'art. 90 al. 3 LCR sont réunies. 3.2.3. Les vitesses maximales indiquées à l'art. 90 al. 4 LCR correspondent en principe aux limitations de vitesse fixées à l'intérieur des localités, à l'extérieur des localités et sur les autoroutes (voir art. 4a de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 [OCR ; RS 741.11]). A teneur du texte clair de l'art. 90 al. 4 LCR et comme l'a précisé récemment le Tribunal fédéral, par vitesse maximale autorisée, il faut toutefois entendre la vitesse signalisée et non pas les vitesses généralement applicables à chaque type de route (arrêt du Tribunal fédéral 1C_397/2014 du 20 novembre 2014 consid. 2.4.2). 3.2.4. L'art. 90 al. 3 et 4 LCR a été abondamment commenté et critiqué en doctrine (G. FIOUKA, "Grosse oder "krasse" Verkehrsregelverletzung ? Zur Auslegung und Abgrenzung von Art. 90 Abs. 3-4 SVG", in Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2013, 345-375 ; H. GIGER, "Zur Entemotionalisierung der Raserproblematik : Kritik an der verfehlten Neuregelung in der Strassenverkehrsgesetzgebung", Jusletter du 4 mars 2013 ; C. MIZEL, "Le délit de chauffard et sa répression pénale et administrative", PJA 2013 p. 189 ; J. DELEZE / H. DUTOIT, "Le "délit de chauffard" au sens de l'art. 90 al. 3 LCR : éléments constitutifs et proposition d'interprétation", PJA 2013 p. 1202). Le texte de l'art. 90 al. 4 LCR ne laisse toutefois guère de place à l'interprétation et lie le juge (art. 190 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 [Cst. ; RS 101]), tout aussi critiquable que puisse paraître au regard des principes généraux du droit pénal la disposition.

E. 3.3

La loi ne définit pas la valeur de dépassement à partir de laquelle l'art. 90 al. 3 LCR trouve application dans le cas où la vitesse maximale est fixée à 40 km/h. Tout au plus se contente-t-elle d'énoncer que 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, et d'au moins 50 km/h là où la limite était fixée à 50 km/h. Si le législateur n'a pas fixé cette valeur de dépassement, il ne fait aucun doute qu'il

- 12/16 - P/14596/2013 souhaitait également que les excès de vitesse très importants sur les routes limitées à 40 km/h soient sanctionnés. Il est vraisemblable, au vu du libellé de l'art. 90 al. 4 LCR, que si le législateur avait dû expressément réglementer le cas des tronçons limités à 40 km/h, il aurait opté pour une valeur de dépassement comprise entre celles prescrites par les lettres a et b, qui visent les tronçons limités à 30 km/h, respectivement à 50 km/h, soit un dépassement se situant quelque part dans la fourchette allant de 40 à 50 km/h. Afin de choisir l'interprétation la moins défavorable au prévenu, la CPAR retiendra une valeur de dépassement de 50 km/h, identique à celle qui prévaut pour les tronçons limités à 50 km/h. L'appelant A_____ ayant roulé à 99 km/h sur un tronçon limité à 40 km/h, le dépassement est de 56 km/h, marge d'erreur déduite. Le seul constat d'un dépassement d'un des seuils fixés à l'art. 90 al. 4 LCR suffisant à retenir l'infraction de violation grave qualifiée des règles de la circulation, c'est à tort que le premier juge a écarté

l'application de l'art. 90 al. 3 LCR, lui substituant celle de l'art. 90 al. 2 LCR. Ainsi qu'il a été relevé ci-dessus, il ressort de la formulation claire de l'art. 90 al. 4 LCR que l'infraction visée à l'art. 90 al. 3 LCR est réalisée dès que le dépassement de vitesse atteint les seuils fixés à l'al. 4, considérés uniquement par rapport à la signalisation en place et sans égard aux circonstances concrètes du cas, de sorte que l'appelant A_____ sera reconnu coupable d'infraction à l'art. 90 al. 3 LCR. Le jugement entrepris sera dès lors réformé sur ce point.

E. 4

4.1.1. L'infraction à l'art. 90 al. 3 LCR est passible d'une peine privative de liberté d'un à quatre ans. 4.1.2. Selon l'art. 47 CP, le juge fixe la peine d'après la culpabilité de l'auteur. Il prend en considération les antécédents et la situation personnelle de ce dernier ainsi que l'effet de la peine sur son avenir (al. 1). La culpabilité est déterminée par la gravité de la lésion ou de la mise en danger du bien juridique concerné, par le caractère répréhensible de l'acte, par les motivations et les buts de l'auteur et par la mesure dans laquelle celui-ci aurait pu éviter la mise en danger ou la lésion, compte tenu de sa situation personnelle et des circonstances extérieures (al. 2). Comme sous l'ancien droit, le facteur essentiel est celui de la faute.

La culpabilité de l'auteur doit être évaluée en fonction de tous les éléments objectifs pertinents, qui ont trait à l'acte lui-même, à savoir notamment la gravité de la lésion, le caractère répréhensible de l'acte et son mode d'exécution (objektive Tatkomponente). Du point de vue subjectif, sont pris en compte l'intensité de la volonté délictuelle ainsi que les motivations et les buts de l'auteur (subjektive Tatkomponente). A ces composantes de la culpabilité, il faut ajouter les facteurs liés à l'auteur lui-même (Täterkomponente), à savoir les antécédents (judiciaires et non

- 13/16 - P/14596/2013 judiciaires), la réputation, la situation personnelle (état de santé, âge, obligations familiales, situation professionnelle, risque de récidive, etc.), la vulnérabilité face à la peine, de même que le comportement après l'acte et au cours de la procédure pénale (ATF 134 IV 17 consid. 2.1 p. 19 ss ; 129 IV 6 consid. 6.1 p. 20 ss ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_660/2013 du 19 novembre 2013 consid. 2.2). 4.1.3. L'art. 42 CP prévoit que le juge suspend en règle générale l'exécution d'une peine pécuniaire, d'un travail d'intérêt général ou d'une peine privative de liberté de six mois au moins et de deux ans au plus lorsqu'une peine ferme ne paraît pas nécessaire pour détourner l'auteur d'autres crimes ou délits (al. 1). Pour l'octroi du sursis (art. 42 al. 1 CP), le juge doit poser un pronostic quant au comportement futur de l'auteur. La question de savoir si le sursis serait de nature à détourner l'accusé de commettre de nouvelle infraction doit être tranchée sur la base d'une appréciation d'ensemble, tenant compte des circonstances de l'infraction, des antécédents de l'auteur, de sa réputation et de sa situation personnelle au moment du jugement, notamment de l'état d'esprit qu'il manifeste. Le pronostic doit être posé sur la base de tous les éléments propres à éclairer l'ensemble du caractère de l'accusé et ses chances d'amendement. Le sursis est désormais la règle dont on ne peut s'écarter qu'en présence d'un pronostic défavorable. Il prime en cas d'incertitude (ATF 134 IV 1 consid. 4.2.2 p. 5-6 ; SJ 2008 I p. 277 consid. 2.1. p. 280). Aux termes de l'art. 44 al. 1 CP, si le juge suspend totalement ou partiellement l'exécution d'une peine, il impartit au condamné un délai d'épreuve de deux à cinq ans. Dans le cadre ainsi fixé par la loi, la durée du délai d'épreuve est à déterminer en fonction des circonstances du cas, en particulier selon la personnalité et le caractère du condamné, ainsi que du risque de récidive.

4.2.1. En l'espèce, la faute de l'appelant A_____ doit être qualifiée de sérieuse.

Il a dépassé la vitesse maximale autorisée de 56 km/h, après déduction de la tolérance de 3 km/h, commettant ainsi une violation intentionnelle des règles fondamentales de la circulation au sens de l'art. 90 al. 3 LCR, plutôt qu'une violation grave d'une règle de la circulation au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, et fait courir un danger important aux usagers de la route.

Il convient toutefois de retenir à décharge que le tracé de l'autoroute était rectiligne, la visibilité bonne, la route sèche et le trafic fluide. Il faisait jour et les conditions météorologiques étaient belles.

La collaboration de l'appelant A_____ à la procédure a été bonne, dans la mesure où il a d'emblée reconnu les faits. On ne peut en dire autant de sa prise de conscience, l'appelant ayant cherché à minimiser sa faute.

- 14/16 - P/14596/2013 Il a un antécédent, mais son ancienneté en atténue la portée. Dans ces circonstances, une peine privative de liberté d'un an lui sera infligée.

4.2.2. L'appelant A_____ sera mis au bénéfice du sursis, les conditions en étant remplies, le délai d'épreuve étant fixé à trois ans. Le jugement entrepris sera aussi réformé sur ce point.

E. 5

Vu l'issue de l'appel, les prétentions en indemnisation de l'appelant A_____ sont infondées et seront rejetées (art. 429 CPP).

E. 6

L'appelant A_____, qui succombe, sera condamné aux frais de la procédure d'appel, comprenant un émolument de décision de CHF 1'500.- (art. 428 CPP et 14 al. 1 let. e du Règlement fixant le tarif des frais en matière pénale du 22 décembre 2010 [RTFMP ; RS E 4 10.03]). * * * * *

- 15/16 - P/14596/2013

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