

GE_GERICHTE AARP/392/2020 vom 26. November 2020

GE Cour de justice, 2020-11-26, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_AARP_392_2020

FR: GE_GERICHTE AARP/392/2020 du 26 novembre 2020

IT: GE_GERICHTE AARP/392/2020 del 26 novembre 2020

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 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. 2.1

L'appelante n'a pas renouvelé ses réquisitions de preuve rejetées par ordonnance présidentielle du 8 septembre 2020, mais se plaint d'une violation de son droit d'être entendue du fait du refus du TP d'administrer ses preuves. On peut se demander si, en s'abstenant de renouveler ses demandes, elle n'y a pas implicitement renoncé. En tout état de cause, la CPAR ne peut que confirmer la teneur de l'ordonnance susmentionnée et constater que les réquisitions de preuve sont superflues.

E. 2.2

En effet, l'existence de travaux le jour en question, leur localisation à partir de 695 mètres au-delà du lieu du contrôle litigieux et le lieu de ce contrôle au point kilométrique 1.465 sont établis par les rapports de police figurant au dossier. La limitation de vitesse ressort d'une décision fédérale dûment publiée. Enfin, comme déjà relevé le 8 septembre 2020, la nécessité d'une expertise prévue à l'art. 102 al. 4 OSR concerne les réglementations pérennes et non les situations temporaires comme celle prévalant en l'espèce (cf. art. 32 al. 3 LCR).

E. 2.3

En rejetant ces réquisitions de preuve, le TP n'a donc pas violé le droit d'être entendu de l'appelante, faute de pertinence des preuves requises. En tant que de besoin, et quand bien même elles n'ont pas été renouvelées, ces réquisitions de preuve doivent donc également être rejetées en l'espèce.

E. 3.1

Conformément à l'art. 90 LCR, celui qui viole les règles de la circulation prévues par ladite loi ou par les dispositions d'exécution émanant du Conseil fédéral est puni de l'amende (al. 1). 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 est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire (al. 2). Pour déterminer si une violation d'une règle de la circulation doit être qualifiée de grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, il faut procéder à une appréciation aussi bien objective que subjective.

- 6/13 - P/13180/2016 D'un point de vue objectif, la violation grave d'une règle de circulation au sens de l'art. 90 al. 2 LCR suppose que l'auteur a mis sérieusement en danger la sécurité du trafic. Il y a création d'un danger sérieux pour la sécurité d'autrui non seulement en cas de mise en danger concrète, mais déjà en cas de mise en danger abstraite accrue (ATF 142 IV 93 consid. 3.1 ; 131 IV 133 consid. 3.2). Subjectivement, l'état de fait de l'art. 90 al. 2 LCR exige, selon la jurisprudence, un comportement sans scrupules ou gravement contraire aux règles de la circulation, c'est-à-dire une faute grave et, en cas d'acte commis par négligence, à tout le moins une négligence grossière. Celle-ci doit être admise lorsque le conducteur est conscient du caractère généralement dangereux de son comportement contraire aux règles de la circulation. Mais une négligence grossière peut également exister lorsque, contrairement à ses devoirs, l'auteur ne prend absolument pas en compte le fait qu'il met en danger les autres usagers, en d'autres termes s'il se rend coupable d'une négligence inconsciente. Dans de tels cas, une négligence grossière ne peut être admise que si l'absence de prise de conscience du danger créé pour autrui repose elle-même sur une absence de scrupules (ATF 131 IV 133 consid. 3.2 136). Dans le domaine des excès de vitesse, la jurisprudence a été amenée à fixer des règles précises afin d'assurer l'égalité de traitement. Ainsi, le cas est objectivement grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, sans égard aux circonstances concrètes, en cas de dépassement de la vitesse autorisée de 25 km/h ou plus à l'intérieur des localités, de 30 km/h ou plus hors des localités et sur les semi-autoroutes dont les chaussées, dans les deux directions, ne sont pas séparées et de 35 km/h ou plus sur les autoroutes (ATF 132 II 234 consid. 3.1; 124 II 259 consid. 2b, 123 II 106 consid. 2c et les références citées). Le conducteur qui dépasse de manière aussi caractérisée la vitesse autorisée agit intentionnellement ou à tout le moins par négligence grossière. Il existe un lien étroit entre la violation objectivement grave et l'absence de scrupules sous l'angle subjectif, sous réserve d'indices contraires spécifiques. Le Tribunal fédéral a régulièrement nié l'existence de telles circonstances à décharge (arrêts du Tribunal fédéral 6B_1011/2013 du 13 mars 2014 consid. 2.1 ; 6B_571/2012 du 8 avril 2013 consid. 3.4). Ces seuils s'appliquent aux configurations classiques mais ne peuvent être transposés sans autre aux portions de route sur lesquelles la vitesse est limitée pour des raisons de sécurité, une adaptation au type de route comparable devant être opérée dans un tel cas (arrêt du Tribunal fédéral 6B_444/2016 du 3 avril 2017 consid. 1.3.1). Un tronçon autoroutier régi par une limite de vitesse inférieure à 120 km/h, plus particulièrement en cas de limitation à 80 km/h, est comparable, eu égard au danger potentiel, à une route située en dehors d'une localité et non à une autoroute. Cela signifie qu'en matière d'excès de vitesse, ce sont les principes développés par la jurisprudence pour les routes situées en dehors des localités qui doivent, en règle générale, être appliqués (ATF 128 II 131 consid. 2b).

- 7/13 - P/13180/2016 C'est ainsi que le Tribunal fédéral a considéré qu'un tronçon d'autoroute limité à 80 km/h en raison de la présence d'un chantier et d'ouvriers, quand bien même les usagers disposaient de deux voies dans le même sens de marche, s'apparentait à une route hors localité (arrêts du Tribunal fédéral 6B_444/2016 du 3 avril 2017 consid. 1.3.1). Le Tribunal fédéral a ainsi considéré que le dépassement de vitesse litigieux était supérieur au seuil pour le cas grave hors localité et pouvait par conséquent être objectivement qualifié de grave, et cela sans égard aux circonstances concrètes du cas (bonnes conditions de circulation, bonne réputation du conducteur, etc.). Dans certains cas particuliers, le Tribunal fédéral a en revanche jugé que la violation des règles de la circulation ne devait pas être qualifiée de grave malgré la limitation de vitesse à 80 km/h sur une autoroute car la limitation était d'une part restreinte dans le temps et dans l'espace, et

d'autre part n'était pas due à des questions de sécurité, mais à des motifs écologiques (arrêt du Tribunal fédéral 6B_109/2008 du 13 juin 2008 consid. 3.2), ou à des mesures de modération du trafic (arrêt du Tribunal fédéral 6B_622/2009 du 23 octobre 2009 consid. 3.5).

E. 3.2

Selon l'art. 8 al. 1 OOCR-OFROU, intitulé « marge de sécurité », les valeurs suivantes doivent être déduites de la vitesse mesurée, après que cette dernière a été arrondie au chiffre entier le plus proche : 6 km/h pour une valeur mesurée de 101 à 150 km/h, en cas de mesures par radar (let. a ch. 2) et 4 km/h pour une valeur mesurée de 101 à 150 km/h, en cas de mesures par laser (let. b ch. 2). En l'espèce, nonobstant l'expression « radar » utilisée, en langage commun, dans les pièces de la procédure, la mesure de vitesse a bien été effectuée au laser, au moyen d'un système cinématique laser désigné comme tel et dûment certifié par METAS. La déduction de 4 km/h est donc conforme à l'art. 8 al. 1 let. b ch. 2 OOCR-OFROU, et il n'y a pas lieu, nonobstant l'utilisation bienvenue d'un vocabulaire destiné à permettre la lisibilité des rapports de police et correspondances adressées aux parties, d'appliquer la lettre a de cette disposition.

E. 3.3

En l'espèce, il est constant que le véhicule conduit par l'appelante a été flashé à la vitesse de 114 km/h sur un tronçon d'autoroute limité à 80 km/h, ce que l'intéressée ne conteste pas. Elle conteste en revanche la qualification de l'infraction. Contrairement à ce que plaide l'appelante, il n'y avait pas quatre voies de circulation mais seulement deux, puisque les deux autres voies étaient clairement séparées de celle où elle se trouvait et étaient de plus soumises à un régime différent. En raison de l'embranchement qui crée une séparation de l'autoroute au lieu du contrôle, l'appelante circulait en réalité sur une autoroute à deux voies dépourvue de bande d'arrêt d'urgence, puisque celle-ci se trouvait, pour elle, au-delà d'une zone interdite à la circulation.

- 8/13 - P/13180/2016 Il ressort de la décision de l'OFROU du 10 mars 2016, dûment publiée et accessible à tout un chacun, que le tronçon d'autoroute sur lequel a été commis l'excès de vitesse était limité à 80 km/h en raison de travaux dans les deux sens de circulation, l'excès constaté l'ayant été peu après le début de cette limitation et peu avant le début des travaux, dans le sens de circulation douane de Bardonnex – Lausanne. Partant, ce tronçon d'autoroute devait être assimilé à l'époque des faits à une route située en dehors d'une localité, eu égard tant à sa configuration (embranchement et absence de bande d'arrêt d'urgence) qu'au danger potentiel lié aux travaux en cours. L'absence de travaux directement sur le lieu même du contrôle ne modifie pas cette appréciation. Il va de soi que la diminution de vitesse liée aux travaux doit être anticipée pour s'assurer que les automobilistes adaptent leur vitesse et arrivent sur les lieux des travaux en ayant déjà réduit leur vitesse ; c'est pour cette raison que l'OFROU a réduit la vitesse dès le point kilométrique 0.990, soit plus d'un kilomètre avant le début effectif des travaux. Le fait de maintenir une vitesse élevée à l'approche des travaux constitue bien un danger concret pour les ouvriers et les autres usagers. Le fait que les travaux ne soient pas visibles depuis l'emplacement du radar en raison du « long virage » décrit par l'appelante renforce de surcroît la nécessité d'anticiper l'abaissement de la vitesse pour garantir la sécurité aux abords des travaux. La loi prévoit d'ailleurs expressément l'anticipation des panneaux indicateurs sur les autoroutes, avec des distances pouvant aller jusqu'à deux kilomètres (cf.

art. 44 let. c et 89 OSR), ce qui correspond d'ailleurs au simple bon sens compte tenu de la vitesse élevée des automobilistes sur les autoroutes. Le fait que les travaux ne débutent effectivement que quelques centaines de mètres plus loin ne change donc rien au régime applicable et à l'assimilation à une route située en dehors d'une localité. Le dépassement de vitesse litigieux étant de 30 km/h, soit le seuil retenu pour le cas grave hors localité, il doit être objectivement qualifié de grave. L'appelante expliquant ne pas avoir vu le panneau limitant la vitesse à 80 km/h, elle a bien agi par négligence grossière au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, sans égard aux circonstances concrètes du cas alléguées, soit notamment le fait que l'excès de vitesse a été commis par temps clair et dégagé et en l'absence d'autres usagers de la route, élément qui n'est au surplus pas établi.

E. 4.1

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

- 9/13 - P/13180/2016 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). 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 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 142 IV 137 consid. 9.1 ; ATF 141 IV 61 consid. 6.1.1).

E. 4.2

L'appelante ne discute pas la peine prononcée par le premier juge, puisqu'elle conclut au constat de la prescription d'une contravention. Les faits en cause encourent une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire ; seule cette dernière entre en ligne de compte. Conformément à l'art. 34 CP, la peine pécuniaire est de trois jours-amende au moins et ne peut excéder 180 jours-amende, le juge fixant leur nombre en fonction de la culpabilité de l'auteur (al. 1). Un jour-amende est de CHF 30.- au moins et de CHF 3'000.- au plus. A teneur de l'art. 42 al. 1 CP, le juge suspend en règle générale l'exécution d'une peine pécuniaire ou d'une peine privative de liberté de deux ans au plus lorsqu'une peine ferme ne paraît pas nécessaire pour détourner l'auteur d'autres crimes ou délits. 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 (art. 44 al. 1 CP).

E. 4.3

L'amende au sens de l'art. 106 CP entre en ligne de compte en matière de délinquance de masse lorsque le juge souhaite prononcer une peine privative de liberté ou pécuniaire avec sursis, mais qu'une sanction soit néanmoins perceptible pour le condamné, dans un but de prévention spéciale (ATF 135 IV 188 consid. 3.3 ; ATF 134 IV 60 consid. 7.3.1). Il résulte

de la place de l'art. 42 al. 4 CP dans la loi que la peine privative de liberté ou la peine pécuniaire assorties du sursis ont un poids primordial et que l'amende sans sursis qui vient s'ajouter ne revêt qu'un rôle secondaire (ATF 134 IV 1

- 10/13 - P/13180/2016 consid. 4.5.2). Elle ne doit pas conduire à une aggravation de la peine ou au prononcé d'une peine additionnelle. Ainsi, pour tenir compte du caractère accessoire des peines cumulées, il se justifie en principe d'en fixer la limite supérieure à un cinquième, respectivement à 20% de la peine principale (ATF 135 IV 188 consid. 3.4.4).

E. 4.4

En l'espèce, la faute de l'appelante est relative. En commettant un excès de vitesse de 3 km/h, pour sa seule convenance personnelle, elle a agi au détriment de la sécurité d'autrui et sans considération pour les règles de la circulation applicables. Sa collaboration tout comme sa prise de conscience de la gravité de ses agissements sont limitées ; elle a persisté à nier la gravité de la faute commise et à la banaliser. Les peines fixées par le premier juge, soit une peine pécuniaire de 30 jours-amende à CHF 30.-, assortie du sursis pendant trois ans, et une amende de CHF 500.- paraissent adaptées à sa faute et à sa situation personnelle, ce qu'elle ne conteste d'ailleurs pas. Partant, l'appel sera intégralement rejeté.

E. 5

L'appelante, qui succombe, supportera les frais de la procédure envers l'Etat (art. 428 CPP).

E. 6

L'appelante, qui échoue à faire modifier le jugement entrepris, sera déboutée de ses conclusions en indemnisation (art. 429 CPP). * * * * *

- 11/13 - P/13180/2016

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