

# **GE\_GERICHTE ATA/176/2025 vom 18. Februar 2025**

GE Cour de justice, 2025-02-18, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge\\_gerichte\\_ATA\\_176\\_2025](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATA_176_2025)

FR: GE\_GERICHTE ATA/176/2025 du 18 février 2025

IT: GE\_GERICHTE ATA/176/2025 del 18 febbraio 2025

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 132 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 62 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).

### **E. 2**

Le litige porte sur le bien-fondé de la décision de caducité du permis de conduire à l'essai et du permis d'élève conducteur pour la catégorie A du recourant.

#### **E. 2.1**

Selon l'art. 15a LCR, le permis de conduire obtenu pour la première fois pour un motorcycle ou une voiture automobile est délivré à l'essai. La période probatoire est de trois ans (al. 1). Lorsque le permis de conduire à l'essai est retiré au titulaire parce qu'il a commis une infraction moyennement grave ou grave, la période probatoire est prolongée d'un an (al. 3). Le permis de conduire à l'essai est caduc si le titulaire commet une nouvelle infraction moyennement grave ou grave (al. 4). Un nouveau permis d'élève conducteur peut être délivré à la personne concernée au plus tôt un an après l'infraction commise et uniquement sur la base d'une expertise psychologique attestant son aptitude à conduire, étant précisé que ce délai est prolongé d'un an si la personne concernée a conduit un motorcycle ou une voiture automobile pendant cette période (al. 5). La teneur actuelle de l'art. 15a al. 4 LCR résulte d'une modification législative du 17 mars 2023, entrée en vigueur au 1er octobre 2023, prévoyant que la caducité du permis de conduire à l'essai n'est plus conditionnée par la commission d'une seconde infraction entraînant un retrait de permis, mais par la réalisation d'une nouvelle infraction moyennement grave ou grave (RO 2023 453 ; FF 2021 3026 p. 59).

#### **E. 2.2**

La loi distingue entre les infractions légères (art. 16a LCR), les infractions de gravité moyenne (art. 16b LCR) et les infractions graves (art. 16c LCR).

##### **E. 2.2.1**

Selon l'art. 16a al. 1 let. a LCR, commet une infraction légère la personne qui, en violant les règles de la circulation, met légèrement en danger la sécurité d'autrui et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée. L'al. 4 de l'art. 16a LCR précise toutefois qu'en cas d'infraction particulièrement légère, il est renoncé à toute mesure administrative.

- 9/15 - A/1836/2024

##### **E. 2.2.2**

Commet une infraction moyennement grave selon l'art. 16b al. 1 let. a LCR la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Une infraction moyennement grave est généralement donnée lorsque soit la faute du conducteur, soit la mise en danger qu'elle induit, soit encore l'une et l'autre, ne peuvent être qualifiées de légères, sans pour autant être les deux graves (ATF 136 II 447 consid. 3.2 = JdT 2010 I 524).

### **E. 2.2.3**

Commet une infraction grave selon l'art. 16c al. 1 let. a LCR la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque.

### **E. 2.3**

Il y a mise en danger abstraite accrue lorsqu'une ou des personnes indéterminées auraient pu se trouver potentiellement exposées à un danger pour leur intégrité physique. Lorsque l'on peut objectivement exclure des circonstances la présence de tout tiers, y compris, le cas échéant, du passager du conducteur en infraction, l'imminence du danger peut être niée (arrêt du Tribunal fédéral 6B\_23/2016 du 9 décembre 2016 consid. 3.2). Le critère essentiel pour admettre l'existence d'une mise en danger abstraite accrue est la proximité de la réalisation. La simple possibilité qu'un danger se réalise ne tombe sous le coup de l'art. 90 al. 2 LCR que si, en raison de circonstances particulières lors de l'événement (densité du trafic, conditions de visibilité), la survenance d'un danger concret ou même d'une blessure est très probable (ATF 143 IV 508 consid. 1.3 ; 142 IV 93 consid. 3.1 ; 131 IV 133 cons. 3.2). Plus la possibilité d'un danger concret ou d'une blessure pour un tiers est grande, et plus la mise en danger abstraite accrue est importante. En pratique, ces différents niveaux de mise en danger abstraite accrue correspondent aux épithètes des diverses infractions de base des art. 16a à 16c LCR (Yvan JEANNERET/André KUHN/Cédric MIZEL/Olivier RISKE, Code suisse de la circulation routière commenté, 5e éd. 2024, intro art.16 rem. 3.4.7.3.1).

#### **E. 2.3.1**

Une mise en danger abstraite accrue est légère si elle est légèrement supérieure à celle induite par les infractions sanctionnées par les amendes d'ordre (Yvan JEANNERET/André KUHN/Cédric MIZEL/Olivier RISKE, op. cit., art.16a rem. 1.3).

#### **E. 2.3.2**

Une mise en danger abstraite accrue moyennement grave est donnée lorsque la possibilité d'une mise en danger concrète existe mais qu'elle est plutôt improbable, lorsqu'un risque de collision avec d'autre véhicule n'est ni exclu ni invraisemblable, lorsque la possibilité d'un accident n'est pas particulièrement proche mais qu'elle n'en est pas moins réelle (Yvan JEANNERET/André KUHN/Cédric MIZEL/Olivier RISKE, op. cit., art.16b rem. 1.3).

### **E. 2.4**

Le législateur conçoit l'art. 16b al. 1 let. a LCR comme l'élément dit de regroupement. Cette disposition n'est ainsi pas applicable aux infractions qui tombent sous le coup des art. 16a al. 1 let. a et 16c al. 1 let. a LCR. Dès lors,

- 10/15 - A/1836/2024 l'infraction est toujours considérée comme moyennement grave lorsque tous les éléments constitutifs qui permettent de la privilégier comme légère ou au

contraire de la qualifier de grave ne sont pas réunis. Tel est par exemple le cas lorsque la faute est grave et la mise en danger bénigne ou, inversement, si la faute est légère et la mise en danger grave (ATF 135 II 138 consid. 2.2.2 ; arrêt 6A.16/2006 du

### **E. 2.5**

Selon l'art. 31 al. 1 LCR, le conducteur doit rester constamment maître de son véhicule, de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de prudence. Cela signifie qu'il doit être à tout moment en mesure de réagir utilement aux circonstances. En présence d'un danger, et dans toutes les situations exigeant une décision rapide, il devra réagir avec sang-froid et sans excéder le temps de réaction compatible avec les circonstances.

### **E. 2.6**

L'art. 3 OCR précise que le conducteur vouera son attention à la route et à la circulation ; il évitera toute occupation qui rendrait plus difficile la conduite du véhicule ; il veillera en outre à ce que son attention ne soit distraite, notamment, ni par un appareil reproducteur de son ni par un quelconque système d'information ou de communication (al. 1). Les conducteurs de véhicules automobiles et de cycles ne lâcheront pas l'appareil de direction (al. 3). Le degré de l'attention requise par l'art. 3 al. 1 OCR s'apprécie au regard des circonstances d'espèce, telles que la densité du trafic, la configuration des lieux, l'heure, la visibilité et les sources de danger prévisibles (ATF 137 IV 290 consid. 3.6 et les références citées ; arrêts du Tribunal fédéral 1C\_512/2017 du 28 février 2018 consid. 3.2 ; 6B\_69/2017 du 28 novembre 2017 consid. 2.2.1). L'attention requise du conducteur implique qu'il soit en mesure de parer rapidement aux dangers qui menacent la vie, l'intégrité corporelle ou les biens matériels d'autrui. Le conducteur doit tenir le volant au moins avec une main et doit faire en sorte que l'autre, si elle n'est pas sur le volant, soit disponible à tout instant pour d'autres actions nécessaires, comme, par exemple, pour actionner l'avertisseur, le clignotant, le levier de vitesse, l'essuie-glace, les phares, notamment. Déterminer si une action représente une entrave à cette prescription dépend des circonstances du cas d'espèce (nature de l'action, le type de véhicule et les conditions de la route ; Yvan JEANNERET/André KUHN/Cédric MIZEL/Olivier RISKE, op. cit., rem 2 art. 3 OCR et les références citées).

### **E. 2.7**

L'emploi du téléphone tout en conduisant ne contrevient pas nécessairement à l'art. 31 al. 1 LCR et 3 al. 1 OCR, mais la jurisprudence est plus sévère lorsque l'appareil ne peut pas être utilisé en « mains libres », puisque le conducteur ne dirige les commandes du véhicule plus que d'une seule main, en ayant de surcroît son attention occupée par la conversation (Yvan JEANNERET/André KUHN/Cédric MIZEL/Olivier RISKE, op. cit., rem 2.4, p. 534, art. 31 LCR et les références citées).

- 11/15 - A/1836/2024 Le déverrouillage du smartphone durant une à deux secondes avec une main, l'autre tenant toujours le volant, ne constitue pas une violation simple des règles de la circulation routière. Il n'y a violation de l'art. 3 al. 1 phrases 1 et 3 OCR par l'utilisation de systèmes de communication et d'information que si l'attention s'en trouve effectivement affectée (arrêt du Tribunal fédéral 6B\_27/2023 du 5 mai 2023 et les références citées).

#### **E. 2.7.1**

Il ressort de la jurisprudence fédérale (Yvan JEANNERET/André KUHN/Cédric MIZEL/Olivier RISKE, op. cit., rem 1.3 let. d art. 16c et 31 LCR) qu'une manipulation d'un

téléphone portable pour envoyer un SMS avec pour résultat une perte de maîtrise (arrêt du Tribunal fédéral 6B\_666/2009 du 24 septembre 2009 consid. 1.3 – 1.4) est une faute grave tout comme le fait de regarder son portable en roulant s'il en résulte un déport partiel sur la voie de sens inverse, obligeant un véhicule automobile à faire un gros écart pour éviter un accident (arrêt du Tribunal fédéral C\_266/2022 du 26 septembre 2022 consid. 2.1). Est aussi une faute grave le fait de ramasser un téléphone portable tombé à ses pieds causant une perte de maîtrise du véhicule (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_299/2007 du 11 janvier 2008 consid. 2.2).

### **E. 2.7.2**

Est une faute moyennement grave une brève manipulation du téléphone portable ayant amené le conducteur à rouler sur la bande d'arrêts d'urgence, infraction punie pénalement d'une amende de CHF 320.- (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_212/2019 du 21 mai 2019 consid. 2).

### **E. 2.7.3**

Est une faute légère le fait de regarder et de presser des touches de son portable durant trois secondes à 50 km/h, équivalent à 40 m (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_470/2020 du 8 février 2021 consid. 4.5). Est aussi une faute légère le fait de tenir dans sa main droite à la hauteur du volant un appareil de navigation GPS ou un téléphone GPS pour trouver où habite une connaissance, infraction punie pénalement d'une amende de CHF 200.-, car l'activité est plus risquée que le fait, licite, de regarder le compteur de vitesse ou la jauge à essence ou de poser un court regard sur la montre ou le système de navigation (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_183/2016 du 22 septembre 2016 consid. 2.1).

### **E. 2.7.4**

Est licite la manipulation d'un conducteur qui, durant quinze secondes, a tenu un téléphone dans sa main gauche dans une courbe, par fort trafic, mais sans téléphoner et sans le manipuler, la situation pouvant s'assimiler à tenir une pomme, un mouchoir ou une cigarette (arrêt du Tribunal fédéral 6B\_1183/2014 du 27 octobre 2015 consid. 1.5 – 1.6).

### **E. 2.8**

Il ressort de la jurisprudence cantonale que, dans un arrêt du 7 avril 2017 (603 2016 194), le Tribunal cantonal fribourgeois a retenu une faute légère dans le cas d'un conducteur circulant sur l'autoroute vers 18h15, au mois de juillet (sans autre indication sur la densité du trafic ni sur la vitesse). La manipulation du téléphone par l'intéressé avait dépassé le bref instant et son attention avait été détournée du trafic durant un moment, mais ce comportement n'avait été accompagné d'aucune conséquence constatable, telle que tangage, zigzag ou encore perte de maîtrise,

- 12/15 - A/1836/2024 induisant une mise en danger (abstraite) accrue. On ne pouvait par conséquent pas retenir de mise en danger accrue grave, à défaut de manifestation tangible de l'inattention. Cela étant, la faute restait légère, et non pas particulièrement légère, dès lors qu'on n'était nullement en présence d'un malheureux concours de circonstances ou d'un coup du sort mais bien d'une attitude délibérée de l'intéressé qui avait choisi de quitter la route des yeux pour manipuler son téléphone portable durant plus qu'un bref instant. Dans le même sens, dans un arrêt du 3 décembre 2018 (603 2018 146), concernant un recourant qui avait porté son regard sur son téléphone portable, qu'il tenait de la main droite, à la hauteur du volant, le Tribunal cantonal fribourgeois a confirmé un avertissement pour faute

légère. Il a estimé que, quand bien même l'ordonnance pénale ne rapportait aucunement la durée de l'occupation, il fallait admettre que le fait que le conducteur avait détourné son attention de la circulation pour une durée qui avait été assez longue pour être remarquée par les gendarmes suffisait pour lui reprocher une légère inattention. Même si celle-ci ne pesait pas lourd du point de vue de la culpabilité, elle comportait un risque que le conducteur n'eût pas pu être en mesure de réagir à des situations de trafic inattendues en milieu urbain. Dans une affaire vaudoise, le Tribunal cantonal a retenu une faute légère dans le cas d'un recourant qui, en quittant la route des yeux pour utiliser son téléphone portable sur un trajet de 400 mètres environ, moment auquel la police l'avait rattrapé, n'avait pas voué à la circulation toute l'attention qu'il devait et avait provoqué une mise en danger abstraite accrue légère. Certes, la distraction dont il avait fait preuve ne s'était pas manifestée concrètement de manière significative, en ce sens qu'il n'avait pas dévié de sa trajectoire ni mis en danger d'autres usagers de la route. Certes également, apparemment, les faits ne s'étaient pas passés dans une zone de trafic dense ni à haute vitesse. C'était cependant précisément compte tenu de ces circonstances favorables que la mise en danger pouvait être considérée comme légère, et non moyenne, voire grave. (Tribunal cantonal Cour de droit administratif et public CR.2020.0006 du 7 juillet 2020). La chambre de céans a qualifié de moyennement grave la faute d'un conducteur qui ne vouait pas toute son attention à la route, ayant les yeux rivés sur son téléphone portable, et qui avait manqué de peu de heurter un scooter en changeant de file (ATA/1018/2024 du 27 août 2024 consid. 4 confirmé par arrêt du Tribunal fédéral 1C\_599/2024 du 29 octobre 2024). 3. En l'espèce, l'OCV conteste que la faute soit légère et soutient qu'elle doit être qualifiée de moyennement grave. L'ordonnance pénale ne qualifie pas la faute d'inattention, qu'il s'agisse des termes employés ou des dispositions légales mentionnées. Il est uniquement fait référence aux « art. 31 – 90 LCR ». L'infraction d'inattention a été retenue dans l'ordonnance pénale et n'a pas été contestée. À juste titre, le TAPI a considéré qu'il aurait appartenu au recourant, s'il

- 13/15 - A/1836/2024 estimait « tout ignorer des circonstances de cette infraction d'inattention », de se renseigner à ce sujet puis, cas échéant, de recourir à l'encontre de l'ordonnance pénale. Ne l'ayant pas fait, il ne pouvait remettre en cause cette dernière, pas plus que les éléments retenus dans le rapport de contravention. Les agents ont mentionné que le conducteur avait « ôté son regard de la circulation pour pianoter sur son téléphone ». Il doit dès lors être retenu que l'intéressé a touché son téléphone portable, a manipulé les touches de celui-ci (« pianoté ») et a volontairement détourné le regard de la circulation. L'intéressé ne peut pas être suivi lorsqu'il soutient qu'il n'a peut-être que regardé l'heure sur son téléphone ou uniquement appuyé sur pause pour stopper la musique, ses allégations n'étant pas conformes au constat des agents de police. Il ressort du rapport de police que le conducteur, au volant d'un motorcycle E\_\_\_\_\_ roulait, le 10 octobre 2023 à 17h45, sur la route B\_\_\_\_\_ aux C\_\_\_\_\_ à la hauteur du n° 5bis. À teneur du système d'information du territoire genevois (ci-après : SITG), le tronçon est rectiligne, unidirectionnel, à une voie, avec une piste cyclable sur la droite et des places de stationnement sur la gauche. Le rapport de contravention ne contient aucune précision quant à la densité du trafic, les conditions météorologiques ou les sources de danger prévisibles. On ignore la durée de l'inattention ainsi que la longueur du trajet effectué de façon inattentive. Il n'est toutefois pas reproché au conducteur une autre infraction dans la conduite de son véhicule à l'instar d'une perte de maîtrise ou un déport partiel sur une autre voie. Sa faute n'a en conséquence pas eu d'incidence sur la conduite de son véhicule. Il a ainsi causé une mise en danger abstraite accrue légère, aucune précision n'étant versée au dossier qui imposerait de retenir qu'il

s'agirait d'une mise en danger moyenne. Cette situation se rapproche des cas susmentionnés qualifiés de faute légère, à l'instar notamment du cas vaudois admettant que le conducteur avait détourné son attention de la circulation pour une durée qui avait été assez longue pour être remarquée par les gendarmes et qui, même si elle ne pesait pas lourd du point de vue de la culpabilité, comportait un risque que le conducteur n'eût pas pu être en mesure de réagir à des situations de trafic inattendues en milieu urbain. L'OCV soutient que la jurisprudence a été rendue pour des véhicules automobiles de quatre roues et ne peut s'appliquer à la conduite d'un engin à deux roues. Certes, la jurisprudence peut tenir compte, selon les cas, d'un risque inhérent moindre d'un véhicule par rapport à l'autre, à l'instar d'une mise en danger légère retenue dans le cas d'une panne d'essence sur l'autoroute avec une moto (la négligence de ne pas vérifier la jauge à essence ayant été considérée comme une faute légère), le Tribunal fédéral relevant qu'il en irait probablement autrement pour une voiture de tourisme qui représenterait un obstacle nettement plus important qu'une moto (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_476/2011 consid. 2.3.2). L'autorité intimée ne soutient toutefois pas que, sur cette question, les véhicules seraient soumis à des dispositions légales et réglementaires différentes selon qu'il s'agirait d'une voiture ou d'un

- 14/15 - A/1836/2024 motorcycle ou que la jurisprudence aurait déjà fait des distinctions sur ce seul critère. Or, il n'est pas démontré que le recourant ait, comme le soutient l'autorité recourante, déverrouillé son téléphone, sélectionné l'application désirée puis rédigé un message. Il ne ressort pas du rapport que l'intéressé avait son téléphone dans la main. En l'absence de précisions supplémentaires dans le rapport de contravention quant aux conditions de circulation et à l'infraction, aucun élément ne permet d'imputer au recourant une mise en danger et/ou une faute moyennement grave au seul motif qu'il était sur un motorcycle. C'est dès lors à bon droit que le TAPI a considéré que l'intéressé avait commis une faute légère au sens de l'art. 16a al. 1 LCR et que l'art. 15a al. 4 LCR n'était en conséquence pas applicable. Le recours sera rejeté. 4. Vu l'issue du litige et la qualité de la partie recourante, il ne sera pas perçu d'émolument (art. 87 al. 1 LPA). Une indemnité de procédure de CHF 1'000.- sera allouée au conducteur, à la charge de l'autorité intimée (art. 87 al. 2 LPA).

\* \* \* \* \*

## **E. 6**

avril 2006 consid. 2.1.1, in JdT 2006 I p. 442).

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