

GE_GERICHTE P/10029/2016 vom 14. November 2019

GE Cour de justice, 2019-11-14, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_P_10029_2016

FR: GE_GERICHTE P/10029/2016 du 14 novembre 2019

IT: GE_GERICHTE P/10029/2016 del 14 novembre 2019

Regeste

VITESSE MAXIMALE | OCR.4a.al2; OSR.16.al2; CP.13.al2

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 du Code de procédure pénale, du 5 octobre 2007 [CPP ; RS 312.0]). 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. Les règles applicables en matière de circulation routière sont fixées par la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01) et ses dispositions d'application, au nombre desquelles figure l'ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 (OCR - RS 741.11) et l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21). L'OCR fixe les règles applicables au comportement individuel des usagers de la route et l'OSR les règles applicables pour apposer les différents signaux, auxquels les utilisateurs doivent se conformer (art. 27 LCR). La règle fondamentale, qui préside à l'interprétation de toutes les dispositions d'exécution, est celle de l'art. 26 al. 1 LCR, selon laquelle chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies.

E. 2.2

L'art. 90 LCR constitue la base légale pour réprimer les violations de règles de la circulation ; à teneur de son alinéa 2, est considérée comme grave la violation grossière d'une règle fondamentale, qui crée un sérieux danger pour la vie d'autrui, même de manière abstraite. Sur le plan de la faute, l'infraction suppose un comportement sans scrupule ou gravement contraire aux règles de la circulation. Cette condition est toujours réalisée si l'auteur est conscient du danger que représente sa manière de conduire, mais peut aussi l'être s'il ne tient absolument pas compte du fait qu'il met autrui en danger. Dans cette dernière hypothèse, l'existence d'une négligence grossière ne doit toutefois être admise qu'avec retenue (ATF 131 IV 133 consid. 3.2 p. 136 et les arrêts cités).

E. 2.3

En matière de limitation de la vitesse, l'OCR contient en son art. 4a la règle fondamentale, déduite de l'art. 32 al. 2 LCR, et selon laquelle la limitation générale de vitesse à 50 km/h s'applique dans toute la zone bâtie de façon compacte à l'intérieur de la localité ; cette limitation commence au signal « Vitesse maximale 50, Limite générale » (2.30.1) et se

termine au signal « Fin de la vitesse maximale 50, Limite générale » (2.53.1). Pour les conducteurs qui entrent dans une localité par des routes secondaires peu importantes (telles que routes qui ne relient pas directement entre eux des localités ou des quartiers extérieurs, routes agricoles de desserte, chemins forestiers, etc.), la limitation est aussi valable en l'absence de signalisation, dès qu'il existe une zone bâtie de façon compacte (art. 4a al. 2 OCR). Quant à la limitation générale de vitesse à 80 km/h, elle est valable à partir du signal « Fin de la vitesse maximale 50, Limite générale » (2.53.1) ou « Fin de la vitesse maximale » (2.53) (art. 4a al. 3 OCR). Selon 16 al. 2 OSR, sous réserve de dispositions dérogatoires concernant certains signaux de prescription, la prescription annoncée vaut à l'endroit ou à partir de l'endroit où le signal est placé, jusqu'à la fin de la prochaine intersection ; à cet endroit, le signal sera répété si sa validité doit s'étendre au-delà. Les signaux « Vitesse maximale » (2.30), « Vitesse minimale » (2.31), « Interdiction de dépasser » (2.44), notamment, doivent être observés jusqu'au signal correspondant indiquant la fin de la prescription (2.53, 2.54, 2.55, 2.56, 2.58) mais au plus jusqu'à la fin de la prochaine intersection. Le signal « Vitesse maximale 50, Limite générale » (2.30.1) s'applique dans toute la zone bâtie de façon compacte à l'intérieur des localités (art. 22, al. 3 ; art. 4a, al. 2 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 [OCR - RS 741.11]). Cette disposition réserve ainsi expressément les règles générales de l'art. 4a OCR. L'art. 22 al. 4 OSR prévoit pour sa part que les signaux annonçant le début ou la fin de la limitation générale de vitesse à 50 km/h ne sont pas nécessaires sur les routes secondaires peu importantes (telles que routes qui ne relient pas directement entre eux des localités ou des quartiers extérieurs, routes agricoles de desserte, chemins forestiers, etc. ; art. 4a al. 2 OCR). Il découle ainsi d'une lecture complète de ces dispositions que, si la limitation générale de vitesse à 50 km/h en localité peut débiter même en l'absence de signalisation, lorsque le conducteur pénètre en zone bâtie de façon compacte, elle ne prend fin qu'avec une signalisation expresse ; la limite de vitesse générale ne passe à 80 km/h qu'avec un panneau explicite en ce sens. L'art. 4a OCR est une dérogation claire à la règle de l'art. 16 al. 2 OSR. La présence éventuelle d'intersections ne met pas fin à la limitation générale, qui est de 50 km/h jusqu'au panneau de fin de limitation (voire jusqu'à la signalisation d'une limite différente). On peut d'ailleurs souligner que l'art. 4a al. 2 OCR ne s'applique qu'aux conducteurs qui entrent dans une localité, alors que la loi ne comprend aucune disposition similaire (qui aurait permis une hausse de la vitesse autorisée) pour les conducteurs qui en sortent. La notion de « zone bâtie de façon compacte » n'est utilisée par le législateur qu'à des fins de réduction de la vitesse, afin de définir les zones dans lesquelles la vitesse doit toujours être fixée à 50 km/h au maximum. En revanche, cette notion n'est pas utilisée a contrario : il ne suffit pas de sortir d'une zone bâtie de façon compacte pour que la limitation de la vitesse soit automatiquement relevée. En tout état de cause, le caractère bâti ou non n'est pas le seul critère pertinent pour s'affranchir de la limite générale de vitesse signalée à 50 km/h, puisque la seule hypothèse de relèvement de cette limitation générale de 50 km/h à 80 km/h sans signalisation idoine est celle d'une route secondaire au sens de l'art. 22 al. 4 OSR, qui ne prévoit pas ce critère. Ce mode de fixation de la limitation de vitesse procède à l'évidence de la volonté d'assurer une réglementation uniforme et la sécurité. S'il importe, en toute circonstance, que l'usager de la route réduise sa vitesse lorsqu'il pénètre dans une zone bâtie de façon compacte, afin de prévenir les accidents et dans le respect de la règle fondamentale de l'art. 26 LCR, l'inverse n'est pas vrai, et la sécurité publique n'impose ni ne prévoit que la vitesse puisse être augmentée sans signalisation idoine.

E. 2.4

En l'espèce, il découle de ce qui précède que la route H.-C. Forestier se trouve bien en zone de limite générale de la vitesse à 50 km/h. Nonobstant son nom, cette route ne répond pas aux critères de l'art. 22 al. 4 OSR, dans la mesure où elle relie deux quartiers à l'intérieur de la localité, en bordure de l'aéroport et non loin de la frontière française, et se termine dans une zone limitée à 30 km/h sur la rue Robert Adrien-Stierlin. La proximité de l'aéroport démontre qu'il ne s'agit pas d'une zone rurale et explique d'ailleurs l'absence de construction immédiatement aux abords de la route. Qualifier cette route, exposée aux incessants mouvements d'avions de l'aéroport intercontinental de Cointrin, tout proche, avec la tour de contrôle dudit aéroport largement visible à proximité, de « route de campagne », n'est pas soutenable, nonobstant la présence de cultures. La présence d'un cimetière - occasionnant des déplacements de visiteurs - renforce encore le caractère périurbain du quartier. L'appelant a par ailleurs lui-même admis en procédure que la route était régulièrement utilisée par des joggeurs, voire des enfants, dont la présence est peu compatible avec une route à vitesse élevée, ce qui renforce encore son ancrage dans la localité. Contrairement à ce que soutient l'intimé, l'absence de signalisation après la bifurcation sur la route H.-C. Forestier depuis la route de Mategnin et le caractère peu bâti de la zone ne valent ainsi aucunement interruption de la limite générale de vitesse, puisque l'art. 4a OCR prévoit justement qu'une limitation générale de vitesse n'a pas à être renouvelée après une intersection et demeure valable aussi longtemps qu'un panneau n'y met pas fin. La vitesse sur la route H.-C. Forestier est ainsi limitée à 50 km/h et en y circulant à une vitesse de 77 km/h, l'appelant a commis une violation grave de la circulation routière au sens de l'art. 90 al. 2 LCR. L'appel du MP doit en conséquence être admis.

E. 3

1. 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 par négligence (al. 2). 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 (ATF 129 IV 238 consid. 3.1 p. 240). La délimitation entre erreur sur les faits et erreur de droit ne dépend pas du fait que l'appréciation erronée concerne une question de droit ou des faits illicites. Il s'agit de qualifier d'erreur sur les faits, et non d'erreur de droit, non seulement l'erreur sur les éléments descriptifs, mais également l'appréciation erronée des éléments normatifs. En d'autres termes, les erreurs sur tous les éléments constitutifs d'une infraction qui impliquent des conceptions juridiques entrent dans le champ de l'art. 13 CP et non de l'art. 21 CP (cf. ATF 129 IV 238 consid. 3.2 p. 241 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_310/2014 du 23 novembre 2015 consid. 3.9.7).

E. 3.2

Il convient tout d'abord de relever que l'appelant, qui admet circuler depuis des années sur la route en question, ne saurait sérieusement se prévaloir du fait qu'il circulait en direction de la route de Mategnin, ayant débuté son parcours sur la route H.-C. Forestier, et n'avait donc, lors du passage devant le radar, pas encore vu le moindre signal de limitation de vitesse. En effet, tout conducteur attentif doit être conscient, lorsqu'il reprend la route après une interruption, de la signalisation et de la limite de vitesse en vigueur à l'endroit où il se trouve (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_303/2007 du 15 mai 2008 consid. 7.2). Il ne saurait

non plus tirer argument, comme il l'a fait devant le TP, des indications d'un système GPS, qui n'ont aucune valeur légale et ne sauraient primer les règles et la signalisation en vigueur.

E. 3.3

Il est curieux que l'appelant ait attendu plusieurs semaines après avoir reçu l'avis d'infraction - qu'il a rempli sans réserve - pour contester l'infraction qui lui était reprochée. Ce délai est déjà en soi une indication sur le fait que c'est vraisemblablement après avoir fait l'objet d'un contrôle radar que l'appelant s'est véritablement interrogé - et a interrogé ses collègues - au sujet de la limitation de vitesse en vigueur sur la route menant à son lieu de travail. La question se pose dès lors de savoir s'il s'est réellement inquiété de la limitation de vitesse ou s'il n'a pas plutôt cherché, après coup, à se soustraire aux conséquences pénales de son excès de vitesse. Cette question peut néanmoins demeurer indécise. En effet, quand bien même l'appelant pourrait avoir par erreur pensé que la vitesse était limitée à 80 km/h, cette erreur était évitable et l'appelant, policier de profession, avait à disposition toutes les ressources pour l'éviter. D'une part, la présence, peu avant la bifurcation de la route de Mategnin, d'un panneau de limitation générale à 50 km/h, liée à l'absence de tout signal de fin de limitation, devait attirer son attention, tout comme les éléments que l'appelant lui-même a invoqués pour expliquer qu'il modérait sa vitesse (présence régulière de piétons). D'autre part, il lui suffisait de se renseigner auprès de ses collègues de la police routière, plus aptes à répondre que ceux de C_____ qui n'a pas vocation à gérer cette problématique, pour s'assurer de la vitesse en vigueur. Or, conformément à l'art. 100 ch. 1 LCR, la négligence est aussi punissable en cas d'infraction à l'art. 90 al. 2 LCR. Ainsi, une éventuelle erreur sur les faits de l'appelant ne conduit-elle pas au prononcé d'un acquittement, mais à l'application de l'art. 13 al. 2 CP. Il sera néanmoins tenu compte des circonstances dans l'appréciation de sa faute.

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 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 (objective 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). À 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 ; 141 IV 61 consid. 6.1.1). L'art. 47 CP confère un large pouvoir d'appréciation au juge (ATF 144 IV 313 consid. 1.2). Selon l'art. 42 al. 4 CP, le juge peut prononcer, en plus du sursis, une amende selon l'art. 106 CP. Celle-ci entre en ligne de compte en matière de délinquance de masse (Massendelinquenz), 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 p. 189 ; 134 IV 60 consid. 7.3.1 p. 74). La peine prononcée avec sursis reste prépondérante, alors que l'amende est d'importance secondaire (ATF 134 IV 1 consid. 4.5.2 p. 8). Cette combinaison de peines ne doit pas conduire à une aggravation de la peine globale ou permettre une peine supplémentaire. 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. Des exceptions sont cependant possibles en cas de peines de faible importance, pour éviter que la peine cumulée n'ait qu'une portée symbolique (ATF 135 IV 188 consid. 3.4.4 p. 191).

E. 4.2

En l'espèce, l'appelant a circulé à une vitesse élevée sur une route dont il admet lui-même qu'elle est régulièrement utilisée par des piétons et en violant ainsi la règle de prudence fondamentale de la LCR. Ses mobiles tiennent tant à la convenance personnelle qu'à l'absence d'égards pour la sécurité d'autrui. Sa situation personnelle est confortable et sans particularité. L'absence d'antécédents est un facteur neutre. L'appelant était un utilisateur régulier de la route sur laquelle il a commis son infraction, et a pour ainsi dire revendiqué s'être affranchi de la limitation de vitesse pendant des années, ce qui ne plaide pas en sa faveur. Il ne manifeste aucun remords. Policier de profession, il a manqué à son devoir d'exemplarité. Comme mentionné ci-avant, il sera tenu compte du fait que l'infraction a été commise par négligence. Tout bien pesé, la peine requise par le MP, soit 30 jours-amende, assortis du sursis, délai d'épreuve trois ans, apparaît adéquate et proportionnée aux circonstances. Elle tient suffisamment compte de la gravité de l'excès de vitesse commis, des mobiles et de la situation personnelle de l'appelant. Le jour-amende sera fixé à CHF 230.-, correspondant à 1/30 du revenu de l'appelant, mensualisé et sous déduction des charges sociales et d'un forfait d'entretien de 30% (soit CHF 3'000.-), en soi généreux pour une personne seule et couvrant largement le minimum vital LP et les charges annexes. Cette peine sera assortie du sursis, dont l'appelant remplit les conditions tant objective que subjective. Le délai d'épreuve sera fixé à deux ans, ce qui apparaît suffisant compte tenu de la peine prononcée et de la relative ancienneté des faits. Enfin, cette peine sera assortie d'une amende à titre de sanction immédiate, fixée à CHF 1'380.- conformément aux principes fixés par la jurisprudence, et assortie d'une peine privative de liberté de substitution de six jours, calculée selon le montant du jour-amende retenu (ATF 134 IV 60 consid. 7.3.3 p. 76 s. ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_903/2015 du 21 septembre 2016 consid. 1.2 et 6B_152/2007 du 13 mai 2008 consid. 7.1.3 et les références citées).

E. 5

L'appelant, qui succombe, supportera les frais de la procédure de première instance et d'appel envers l'Etat (art. 428 CPP).

E. 6

Pour les mêmes motifs, il sera débouté de ses conclusions en indemnisation. * * * * *