

GE_GERICHTE P/15113/2016 vom 17. August 2018

GE Cour de justice, 2018-08-17, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_P_15113_2016

FR: GE_GERICHTE P/15113/2016 du 17 août 2018

IT: GE_GERICHTE P/15113/2016 del 17 agosto 2018

Regeste

DISPOSITIONS PÉNALES DE LA LCR ; EXCÈS DE VITESSE ; SIGNALISATION ROUTIÈRE ; ERREUR DE DROIT(DROIT PÉNAL) | LCR.90.al1; LCR.27.al1; OSR.108.al5.letA; CP.21

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 (art. 399 al. 4 CPP), notamment la question de la culpabilité, le cas échéant en rapport avec chacun des actes (let. a). 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 inévitables (art. 404 al. 2 CPP).

E. 2.1

L'art. 27 al. 1 LCR impose aux usagers de la route de se conformer aux signes et aux marques. L'art. 108 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR ; RS 741.21) régit les dérogations aux limitations générales de vitesse. Aux termes de l'art. 108 al. 5 let. a OSR, des limitations inférieures à 120 km/h, jusqu'à 60km/h, sont autorisées. Des réductions plus sévères sont admissibles selon le degré d'aménagement dans le périmètre des jonctions et des intersections (art. 108 al. 5 let. a in fine OSR). Dans les deux cas, une gradation de 10 km/h doit être respectée. L'art. 108 al. 4 OSR exige qu'une dérogation aux limitations générales de vitesse soit précédée d'une expertise destinée à vérifier que cette mesure soit nécessaire, opportune et conforme au principe de la proportionnalité ; il s'impose notamment d'examiner s'il est possible de limiter la mesure aux heures de pointe. L'art. 107 al. 1 et 1bis OSR indique qu'avant la mise en place des signaux, les mesures de réglementation locale du trafic, comme les dérogations aux limitations générales de vitesse, soient arrêtées et publiées par l'autorité avec indication des voies de droit. 2.2.1. 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. Le devoir de s'y conformer découle alors du principe de la confiance (art. 26 al. 1 LCR). Une éventuelle irrégularité n'est pas reconnaissable par la majorité des usagers. C'est pourquoi, celui 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.b ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_700/2015 du 14 septembre 2016 consid. 1.1). 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. 4.b ; 103 IV 190 ; 98 IV 264). 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 128 IV 184 consid. 4 ; 122 I 97 consid. 3.a/aa ; 113 IV 124 c. 2.b ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_700/2015 du 14 septembre 2016 consid. 1.1 ; 6B_464/2015 du 8 février 2016 consid. 2.2 ; 6B_112/2011 du 8 juin 2011 consid. 3.3). Aussi, la constatation du caractère irrégulier du signal n'enlève rien à son caractère obligatoire sauf s'il se révèle nul (ATF 128 IV 184 consid. 4.b).

2.2.2. L'indication de la vitesse maximale autorisée crée une confiance des usagers qui doit être protégée dans de multiples circonstances : bifurcation, dépassement, intersection etc. Par conséquent, le Tribunal fédéral a rappelé à plusieurs reprises que les indications de vitesse maximale apposées de manière irrégulière doivent en principe être respectées (notamment ATF 128 IV 184 consid. 4.c ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_700/2015 du 14 septembre 2016 consid. 1.2). 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 réaction peut entraîner des réactions inadaptées qui sont de nature à provoquer de graves accidents de la circulation (ATF 113 IV 123 consid. 2.b ; AARP/257/2015 du 28 mai 2015 consid. 2.3)

2.2.3. Le Tribunal fédéral a également déjà jugé que la limitation de vitesse à 40 km/h à l'approche de la douane de Bardonnex n'était pas entachée d'un vice si manifeste qu'il s'imposait de la considérer comme nulle (arrêt du Tribunal fédéral 6B_700/2015 du 14 septembre 2016 consid. 1.2 ; AARP/257/2015 du 28 mai 2015 consid. 2.3). Au contraire, la limitation de vitesse litigieuse se justifie au regard de la configuration particulière d'un tronçon d'autoroute aboutissant à un poste de douane, où les véhicules doivent réduire progressivement leur vitesse de manière à rouler au pas au moment de leur passage devant le poste, circonstances dans lesquelles les usagers doivent pouvoir s'attendre à ce que tous les conducteurs respectent la vitesse maximale signalée (AARP/257/2015 du 28 mai 2015 consid. 2.3).

E. 2.3

En l'espèce, les signaux limitant la vitesse à 40 km/h sur le tronçon d'autoroute litigieux ne sont pas conformes à la gradation de 10 km/h et leur installation n'a pas été précédée d'un arrêté publié indiquant les voies de droit. Une telle limitation de vitesse est donc irrégulière, irrégularité d'ores et déjà constatée par le Tribunal fédéral (arrêt du Tribunal fédéral 6B_700/2015 du 14 septembre 2016 consid. 1.1). La limitation de vitesse litigieuse n'en est pour autant pas entachée d'un vice entraînant sa nullité (cf. jurisprudence citée supra , consid. 2.2). La limitation à 40 km/h d'un tronçon d'autoroute ne constitue par ailleurs pas en elle-même une irrégularité puisque l'art. 108 al. 5 let. a OSR prévoit expressément qu'il est possible de décider d'une limitation de vitesse inférieure à 60 km/h sur une autoroute dans certains périmètres. Contrairement à ce qu'avance l'appelant, la limitation mise en place crée bien une apparence digne de protection pour les usagers de la route. Elle réduit la vitesse maximale autorisée en trois paliers de 20 km/h, espacés au premier palier de 240m et au deuxième de 160m, à l'approche d'un poste de douane, lequel devra être franchi au pas. Les usagers de la route s'attendent à ce que la limitation soit respectée et évaluent leur propre réaction en fonction. Dans ces circonstances, l'appelant devait respecter les signaux

de limitation de vitesse incriminés, quand bien même ils ont été apposés de manière irrégulière, conformément à la jurisprudence rappelée ci-dessus (cf. consid. 2.2) 2.4.1. L'art. 90 LCR est la base légale réprimant les violations des règles de la circulation. S'agissant d'une disposition générale et abstraite, elle doit être complétée par l'indication de la ou des règles concrètes de circulation qui ont été violées (ATF 100 IV 71 consid. 1). En effet, elle n'a pas de portée propre, dès lors qu'elle se contente d'ériger en contravention toute infraction simple à cette loi. Le jugement doit donc énoncer, dans ses motifs, les règles de la circulation qui ont été violées (Y. JEANNERET, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière - LCR , Berne 2007, n. 15 ad art. 90 LCR). 2.4.2. 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. 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 ; ATF 131 IV 133 consid. 3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_444/2016 du 3 avril 2017 consid. 1.1). Le comportement de l'auteur doit causer une mise en danger de la vie ou de la santé d'un être humain, à l'exclusion du patrimoine d'autrui (Y. JEANNERET, op. cit. , n. 24 ad art. 90). Le comportement de l'auteur crée une mise en danger concrète lorsqu'il existe, selon le cours ordinaire des choses, une probabilité sérieuse de réalisation effective et imminente du risque, à savoir une atteinte à la vie ou à la santé d'au moins une personne déterminée. Ainsi, une mise en danger concrète sera retenue lorsque survient une collision, sous réserve toutefois du heurt à très faible vitesse, par exemple dans un bouchon ou lors d'une manœuvre dans un parking (Y. JEANNERET, op. cit. , n. 26 ad art. 90 ; C. MIZEL, La violation grave des règles de la circulation , in PJA 2004 p. 1483 ss, spéc. 1491). 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 (arrêts du Tribunal fédéral 6B_23/2016 du 9 décembre 2016 consid. 3.2 et 6B_117/2015 du 11 février 2016 consid. 13.2). L'existence d'un danger concret, d'un danger abstrait accru ou d'un danger tout simplement abstrait dépend des circonstances dans lesquelles la violation a eu lieu. Le critère déterminant pour conclure à l'existence d'un danger abstrait accru réside dans l'imminence du danger (ATF 131 IV 133 consid. 3.2 et les références citées). La simple possibilité qu'un danger se réalise ne tombe toutefois sous le coup de l'art. 90 al. 2 LCR que si, en raison de circonstances particulières, la survenance d'un danger concret ou même d'une blessure est très probable (ATF 123 IV 88 consid. 3a ; ATF 118 IV 285 consid. 3a ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_1300/2016 du 5 décembre 2017 consid. 2 destiné à la publication). 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 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_444/2016 du 3 avril 2017 consid. 1.1). En principe, il y a lieu de retenir une négligence grossière lorsque la violation des règles de la circulation routière est objectivement grave. L'absence de scrupules sera exceptionnellement niée lorsque les circonstances particulières du cas d'espèce font apparaître le comportement de l'auteur sous un jour plus favorable (arrêt du Tribunal fédéral 6B_665/2015 du 15 septembre 2016 consid. 2.1.2 et les références). Plus la violation de la règle de la circulation apparaît objectivement grave, plus facilement sera admis l'existence d'une absence de scrupules, sauf indice particulier permettant de retenir le contraire. L'acceptation de l'absence de scrupules ne peut cependant pas être déduite de toute inattention (ATF 142 IV 93 consid. 3.1 et les références citées ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_1300/2016 du 5 décembre 2017 consid. 2 destiné à la publication ; 6B_23/2016 du 9 décembre 2016 consid. 3.2).

2.4.3. La vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. Aux endroits où son véhicule pourrait gêner la circulation, le conducteur est tenu de circuler lentement et, s'il le faut, de s'arrêter, notamment aux endroits où la visibilité n'est pas bonne, aux intersections qu'il ne peut embrasser du regard, ainsi qu'aux passages à niveau (art. 32 al. 1 LCR). Selon l'art. 27 al. 1 LCR, chacun se conformera aux signaux et aux marques ainsi qu'aux ordres de police. Selon les art. 32 al. 2 LCR et 4a al. 1 de l'ordonnance sur la circulation routière du 13 novembre 1962 (OCR ; 741.11), la vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables, 120 km/h sur les autoroutes. Toutefois, lorsqu'un signal indique une autre vitesse que la limite générale, celle-ci est applicable (art. 4a al. 5 OCR).

2.4.4. 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 ; ATF 124 II 259 consid. 2b ; ATF 123 II 106 consid. 2c et les références citées ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_444/2016 du 3 avril 2017 consid. 1.1 ; 6B_865/2014 du 2 avril 2015 consid. 1.5). 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). Le Tribunal fédéral a souligné le caractère incontournable d'un certain schématisme en matière d'excès de vitesse, qui constituent des infractions de masse (arrêt du Tribunal fédéral 1C_83/2008 du 16 octobre 2008 consid. 2.6). Il a confirmé cette pratique après l'avoir réexaminée à la lumière des règles révisées de la LCR (ATF 132 II 234 consid. 3) et des critiques formulées par une partie de la doctrine (arrêt du Tribunal fédéral 1C_83/2008 du 16 octobre 2008 consid. 2 ; Y. JEANNERET, op. cit. , n. 49 p. 54 ad art. 90).

2.4.5. Ainsi que déjà rappelé, le Tribunal fédéral a retenu que, quand bien même elle était irrégulière, la limitation de vitesse à 40 km/h située avant la douane de Bardonnex était valable et que les usagers devaient s'y conformer (cf. consid. 2). Le Tribunal fédéral a rendu un arrêt confirmant qu'un dépassement de la vitesse maximale

autorisée de 56 km/h à l'endroit litigieux en l'espèce était constitutif d'un " délit de chauffard " au sens de l'art. 90 al. 3 et 4 let. b LCR (arrêt du Tribunal fédéral 6B_174/2017 du 30 novembre 2017 consid. 2). Il a en particulier été tenu compte de ce que les automobilistes circulant en direction de la France rencontraient successivement une signalisation limitant la vitesse à 80 km/h puis, 227 mètres plus loin, une limitation à 60 km/h et, enfin, 165 mètres plus loin, celle à 40 km/h, à 150 mètres de la douane. De telles distances semblaient admissibles dans la configuration de l'approche de la douane de Bardonnex puisqu'elles apparaissaient suffisantes pour éviter que les usagers ne soient surpris ou perturbés par des intervalles trop brefs entre les injonctions successivement reçues (arrêt du Tribunal fédéral 6B_174/2017 du 30 novembre 2017 consid. 2). Dans un arrêt AARP/15/2018 du 17 janvier 2018, dans des circonstances identiques (même jour, même lieu), la CPAR a retenu qu'un dépassement de 30 km/h (marge de sécurité déduite) était constitutif d'infraction grave aux règles de la circulation routière au sens de l'art. 90 al. 2 LCR. Il se justifiait de considérer le lieu de commission de l'infraction comme une route hors localité, de sorte que le dépassement de vitesse litigieux atteignait la limite inférieure du cas objectivement grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR. Dans ses arrêts AARP/335/2016 du 24 août 2016 et AARP/481/2016 du 1^{er} décembre 2016, la CPAR a retenu que des dépassements de 45 km/h et 49 km/h au même endroit étaient constitutifs d'infractions graves aux règles de la circulation routière au sens de l'art. 90 al. 2 LCR. Dans un arrêt antérieur aux faits litigieux, la CPAR avait déjà constaté l'illicéité du non-respect de la limitation de vitesse à 40 km/h à l'approche de la douane de Bardonnex (AARP/257/2015 du 28 mai 2015)

E. 2.5

En l'espèce, l'appelant roulait sur l'autoroute N1 en direction de la France. Il venait, sur un tronçon de plusieurs centaines de mètres, de passer à la hauteur de panneaux de signalisation indiquant le passage à 80 km/h puis à 60 km/h et enfin à 40 km/h, avec l'indication de l'arrivée à la douane de Bardonnex dont les bâtiments étaient visibles ; un trajet par ailleurs effectué quotidiennement. L'appelant avait donc tout loisir de réduire progressivement sa vitesse, afin de se conformer à la signalisation. Or, il a circulé à 76 km/h (marge de sécurité déduite), soit à près du double de la vitesse maximale autorisée, entrant ainsi dans les seuils d'infraction grave fixés par le Tribunal fédéral en matière d'excès de vitesse (35 km/h ou plus). Un examen du cas d'espèce démontre qu'il s'agit bien d'un cas objectivement grave. En effet, la limitation litigieuse est peu fréquente sur une autoroute et s'explique par une situation très particulière puisque les automobilistes doivent être en mesure de s'arrêter à la douane, sur une artère notoirement très fréquentée, d'où une réglementation visant à amener les usagers à réduire progressivement leur vitesse, notamment afin d'éviter tout effet de surprise. Les automobilistes s'attendent à ce que la limitation signalée soit respectée. Une différence de vitesse de près du double de la vitesse autorisée sur un tronçon d'approche crée sans aucun doute un risque pour les autres usagers de la route qui se conforment aux limitations signalées, lesquels risquent alors d'évaluer de manière erronée la vitesse pratiquée, pouvant de la sorte entraîner des réactions inadaptées de nature à provoquer de graves accidents de la circulation. Le cas est donc objectivement grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, même si les faits sont survenus en milieu de journée, par beau temps, sur une chaussée rectiligne, sèche et dans une circulation fluide, ces éléments n'étant pas à eux seuls suffisants pour enlever à l'excès de vitesse commis sa gravité. Sur le plan subjectif, l'approche de la douane devait inciter l'appelant à une attention et à une prudence accrue, vu les risques mentionnés ci-dessus existant à cet endroit, déjà de manière abstraite. L'appelant n'a pas allégué n'avoir vu la signalisation, avoir eu le moindre

motif d'excéder la vitesse maximale autorisée ce jour-là, ni avoir été suivi de près par d'autres usagers l'empêchant de réduire sa vitesse. Au contraire, il affirme avoir délibérément ignoré la signalisation, la considérant illégale. Il a donc dépassé la vitesse de 36 km/h sans que rien ne l'y oblige, par pure commodité personnelle. L'élément subjectif de l'infraction à l'art. 90 al. 2 LCR est également réalisé. Partant, l'appelant a commis une infraction grave aux règles de la circulation routière (art. 90 al. 2 LCR). 2.6.1. Aux termes de l'art. 21 CP, quiconque ne sait ni ne peut savoir au moment d'agir que son comportement est illicite n'agit pas de manière coupable. Le juge atténue la peine si l'erreur était évitable. Pour qu'il y ait erreur sur l'illicéité, il faut que l'auteur ne sache ni ne puisse savoir que son comportement est illicite. L'auteur doit agir alors qu'il se croyait en droit de le faire. Il pense, à tort, que l'acte concret qu'il commet est conforme au droit (ATF 141 IV 336 consid. 2.4.3 et les références ; ATF 138 IV 13 consid. 8.2). Si la licéité du comportement considéré est sujette à caution, l'auteur est tenu de s'informer auprès des autorités compétentes (ATF 129 IV 6 consid. 4.1 et les références ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_494/2016 du 17 mai 2017 consid. 1.1). Déterminer ce que l'auteur d'une infraction a su, cru ou voulu et, en particulier, l'existence d'une erreur relève de l'établissement des faits (ATF 141 IV 336 consid. 2.4.3 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_1369/2016 du 20 juillet 2017 consid. 5.1). Les conséquences pénales d'une erreur sur l'illicéité dépendent de son caractère évitable ou inévitable. L'auteur qui commet une erreur inévitable est non coupable et doit être acquitté (art. 21 1ère phrase CP). Tel est le cas s'il a des raisons suffisantes de se croire en droit d'agir (ATF 128 IV 201 consid. 2). Une raison de se croire en droit d'agir est "suffisante" lorsqu'aucun reproche ne peut lui être adressé parce que son erreur provient de circonstances qui auraient pu induire en erreur tout homme consciencieux (ATF 98 IV 293 consid. 4a). En revanche, celui dont l'erreur sur l'illicéité est évitable commet une faute, mais sa culpabilité est diminuée. La peine est alors obligatoirement atténuée (art. 21 2ème phrase CP). L'erreur sera notamment considérée comme évitable lorsque l'auteur avait ou aurait dû avoir des doutes quant à l'illicéité de son comportement (ATF 121 IV 109 consid. 5) ou s'il a négligé de s'informer suffisamment alors qu'il savait qu'une réglementation juridique existait (ATF 120 IV 208 consid. 5b). La réglementation relative à l'erreur sur l'illicéité repose sur l'idée que le justiciable doit faire tout son possible pour connaître la loi et que son ignorance ne le protège que dans des cas exceptionnels (arrêt du Tribunal fédéral 6B_526/2014 du 2 février 2015). L'erreur sur l'illicéité ne saurait s'appliquer à l'erreur sur la qualification juridique de l'infraction ou de l'un de ses éléments constitutifs, mais règle le cas où l'auteur se trompe sur le caractère illicite de l'acte (arrêt du Tribunal fédéral 6B_626/2008 du 11 novembre 2008 consid. 8.1). 2.6.2. En l'espèce, l'appelant admet qu'il connaissait l'irrégularité de la signalisation de la limitation de vitesse à 40 km/h, qu'il avait apprise de discussions au sein du syndicat de _____ et notamment avec son conseil. Le contenu des échanges au sein du syndicat de _____ n'a pas été dévoilé dans la présente procédure, mais il paraît peu probable que l'illicéité du non-respect d'une telle irrégularité n'ait pas été abordée. Pour preuve, _____ effectue régulièrement des contrôles dans ce secteur, ce que l'appelant ne pouvait ignorer, en raison de sa profession de _____ et à tout le moins car son véhicule avait déjà été concerné par une précédente procédure. En outre, au moment des faits, la CPAR avait déjà rendu un arrêt condamnant un automobiliste pour infraction grave à l'art. 90 al. 2 LCR suite à un contrôle radar au même endroit. L'illicéité du non-respect des panneaux de limitation de vitesse à l'approche de la douane de Bardonnex était donc confirmée par les autorités judiciaires genevoises. Le fait que l'arrêt ait été porté devant le Tribunal fédéral ne permettait pas d'en conclure qu'il était loisible de ne pas

respecter ladite limitation, bien au contraire. Savoir que la signalisation était irrégulière ne pouvait qu'inciter l'appelant à se renseigner sur l'illicéité de son non-respect (dont on peut douter qu'il l'ait ignoré vu ses contacts dans le syndicat de _____ et ses discussions avec son conseil), mais en aucun cas le conforter dans son non-respect. Par ailleurs, il devait paraître évident à l'appelant, en tant que _____ expérimenté, qu'un tel dépassement de la vitesse autorisée constituait inévitablement une mise en danger, à tout le moins abstraite accrue, des autres usagers. Partant, il n'y a pas eu erreur sur l'illicéité.

E. 2.7

L'appel est partant rejeté s'agissant du verdict de culpabilité.

E. 3.1

La peine menace de l'art. 90 al. 2 LCR est une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire.

E. 3.2

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). 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 141 IV 61 consid. 6.1.1 ; ATF 136 IV 55 consid. 5 ; ATF 134 IV 17 consid. 2.1 ; ATF 129 IV 6 consid. 6.1). L'art. 47 CP confère un large pouvoir d'appréciation au juge. Celui-ci ne viole le droit fédéral en fixant la peine que s'il sort du cadre légal, s'il se fonde sur des critères étrangers à l'art. 47 CP, s'il omet de prendre en considération des éléments d'appréciation prévus par cette disposition ou, enfin, si la peine qu'il prononce est exagérément sévère ou clémente au point de constituer un abus du pouvoir d'appréciation (ATF 136 IV 55 consid. 5.6 ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_326/2016 du 22 mars 2017 consid. 4.1 ; 6B_1249/2014 du 7 septembre 2015 consid. 1.2).

E. 3.3

L'appelant ne conteste la peine ni dans sa nature, ni dans sa quotité dans l'hypothèse d'une confirmation du verdict de culpabilité. La sanction de 90 jours-amende consacre une application correcte des critères fixés à l'art. 47 CP et tient compte de manière adéquate de la gravité de sa faute et de sa situation personnelle, étant observé qu'il est particulièrement choquant qu'un _____ s'arroge le droit d'ignorer une signalisation routière parce qu'il la considère illicite. Le montant du jour-amende, de CHF 140.- l'unité est également adéquat au vu de sa situation financière. L'octroi du sursis est approprié. La CPAR se réfère à cet

égard aux considérants et aux développements du premier juge (art. 82 al. 4 CPP).
L'amende de CHF 2'520.- prononcée à titre de sanction immédiate (art. 42 al. 4 CP) et qui correspond au cinquième de la peine principale paraît appropriée eu égard à la gravité de l'infraction commise. Le jugement entrepris sera par conséquent entièrement confirmé.

E. 4

Vu l'issue de la procédure, les conclusions en indemnisation de l'appelant seront rejetées (art. 429 CPP).

E. 5

L'appelant, qui succombe, supportera les frais de la procédure envers l'État (art. 428 CPP), qui comprennent un émolument de CHF 1'500.-. * * * * *

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