

# GE\_GERICHTE P/1955/2020 vom 18. März 2022

GE Cour de justice, 2022-03-18, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge\\_gerichte\\_P\\_1955\\_2020](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_P_1955_2020)

FR: GE\_GERICHTE P/1955/2020 du 18 mars 2022

IT: GE\_GERICHTE P/1955/2020 del 18 marzo 2022

## Regeste

CONDUITE SANS AUTORISATION;MOTOCYCLE LÉGER;FRONTALIER;PERMIS DE CONDUIRE | LCR.95.al1.1eta; OAC.42; OETV

## 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 [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 inéquitable (art. 404 al. 2 CPP).

### E. 2.1

D'après l'art. 10 al. 2 LCR, nul ne peut conduire un véhicule automobile sans être titulaire d'un permis de conduire. Les conducteurs devront toujours être porteurs de leurs permis et les présenteront, sur demande, aux organes chargés du contrôle (al. 4). L'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC) détaille les diverses catégories de permis de conduire. Ainsi, le permis de conduire de la catégorie A autorise la conduite de motocycles, de véhicules des sous-catégories A1 (" motocycles d'une cylindrée n'excédant pas 125 cm

### E. 2.2

Au sens de l'art. 42 al. 1 let. a OAC, les conducteurs en provenance de l'étranger ne peuvent conduire des véhicules automobiles en Suisse que s'ils sont titulaires d'un permis de conduire national valable. Le permis étranger national donne à son titulaire le droit de conduire en Suisse les catégories de véhicules automobiles mentionnées expressément, clairement et en caractères latins sur le permis (al. 2). Toutefois, les conducteurs de cyclomoteurs et de motocycles légers en provenance d'un pays étranger n'ont pas besoin d'un permis de conduire si ledit pays n'en exige pas. Ces conducteurs doivent toujours être porteurs d'une pièce d'identité munie d'une photo et ne peuvent conduire que le véhicule avec lequel ils sont entrés en Suisse (al. 3).

### E. 2.3

En l'espèce, l'intimé était au moment du contrôle de police titulaire d'un permis de conduire français valable. Il lui donnait le droit de conduire en Suisse la catégorie de véhicule B mentionnée expressément sur son document, comprenant différents types de véhicules, à l'exclusion de motocycles. Il sera de prime abord constaté que le permis de catégorie B en possession de l'intimé ne lui donnait pas le droit de conduire en Suisse son motocycle d'une cylindrée de 125 cm

### E. 2.5

En l'espèce, contrairement à ce que l'intimé soutient, la législation suisse n'entre pas en conflit avec le droit international supérieur. Le terme de " motorcycle léger " apparaît certes dans une annexe de la Convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968, mais en lien avec la définition de la sous-catégorie A1 de permis, sous-catégorie que la Suisse a par ailleurs reprise telle quelle en droit interne. La notion ne figure en revanche pas dans le premier article de la Convention, qui a pourtant vocation de définir une multitude de termes. Outre le fait qu'il paraisse douteux que cette convention soit d'application directe pour les autorités et justiciables suisses, elle ne contient pas une définition de portée générale d'un " motorcycle léger ". C'est encore le lieu de préciser que l'art. 41 al. 2 let. c ch. i de la Convention prévoit clairement que la Suisse est tenue de reconnaître un permis valable pour la conduite d'un véhicule rentrant dans les catégories couvertes par le permis. Or, comme on l'a vu plus haut, le permis en possession de l'intimé était certes valable, mais ne couvrait pas les véhicules de la catégorie A1 et ne lui donnait ainsi pas le droit de circuler sur le territoire suisse au volant d'un motorcycle, la législation suisse paraissant ainsi conforme au droit international. Il n'y a enfin aucune raison de se fonder sur le droit français pour définir une notion décrite en droit suisse comme on le voit ci-dessous. A la différence, par exemple, de la définition d'un permis international, pour lequel l'OAC effectue un renvoi vers la Convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968 (cf. art. 42 al. 1 let. b OAC), ou au regard d'autres actes législatifs (cf. à titre exemplatif l'art. 2 al. 1 let. a ch. 15 de l'ordonnance sur la navigation intérieure [ONI] faisant référence à une directive européenne), l'OAC n'opère pas de renvoi ou ne se réfère pas à des dispositions du droit international en ce qui concerne la définition des véhicules automobiles. L'OETV du Conseil fédéral définit en revanche clairement la notion de " motorcycle léger " à son article 14 let. b ch. 1 rappelé ci-dessus. En comparaison de la Convention internationale à laquelle l'appelant s'en rapporte, la notion de " motorcycle léger " contenue dans l'OETV est proprement définie et s'inscrit centralement, et non entre parenthèses dans une annexe, dans la systématique de l'ordonnance. Mais surtout, cette dernière a pour but explicite la classification des véhicules dans l'ordre juridique suisse et il convient donc de s'y référer. Il y a encore lieu de préciser qu'outre les dispenses au permis de conduire pour les conducteurs en provenance de l'étranger de l'art. 42 OAC, le Conseil fédéral a également régi dans la même ordonnance les dispenses au permis de circulation, en faisant explicitement une distinction entre un motorcycle " léger " et un motorcycle " ayant une cylindrée de 125 cm

## **E. 2.6**

L'intimé prétend qu'on ne peut lui reprocher de ne pas être titulaire du permis. Il estime ne pas en avoir été porteur.

### **E. 2.6.1**

L'art. 95 al. 1 let. a LCR réprime celui qui conduit un véhicule automobile sans être titulaire du permis de conduire requis. Cette disposition punit le conducteur d'un véhicule sans aucune autorisation de conduire, tout comme celui qui possède un permis de conduire ne couvrant pas la bonne catégorie de véhicule (M. NIGGLI / T. PROBST / B. WALDMANN [éds], Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Bâle 2014, n. 23 et 24 ad art. 95 et les références doctrinales citées). En cas de violations des articles 42 à 44 OAC, portant sur les conducteurs de véhicules automobiles en provenance de l'étranger, l'art. 95 al. 1 let. a LCR s'applique (M. NIGGLI et al., op. cit., n. 25 ad art. 95 ; Y. JEANNERET, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière (LCR), Berne 2007, n. 9 ad art. 95). Dans le

contexte de l'art. 95 al. 1 let. a LCR, est seule déterminante la question de savoir si l'autorisation de conduire a été accordée ou non par l'autorité, sans égard au fait que le document soit ou non en possession du conducteur. Le fait de ne pas être porteur du permis de conduire, en tant que document, est réprimé par le biais de l'art. 99 ch. 3 LCR (Y. JEANNERET, op. cit. , n. 7 ad art. 95). L'art. 99 ch. 3 sanctionne le fait de ne pas se munir du permis de conduire. Dans ce cas de figure, le conducteur est titulaire de l'autorisation de conduire requise, mais n'est pas en mesure de le prouver en présentant le document (M. NIGGLI et al. , op. cit. , n. 9 ad art. 95). Il y a erreur sur l'illicéité lorsque l'auteur estime à tort qu'un type de véhicule appartient à une catégorie, pour autant que l'erreur n'ait pas pu être évitée ou que le conducteur n'ait pas manqué à son obligation de s'informer sur la validité de son permis ( M. NIGGLI et al. , op. cit. , n. 33 et 34 ad art. 95).

## **E. 2.8**

En l'espèce, l'intimé n'était pas au bénéfice des autorisations nécessaires pour conduire son motorcycle en Suisse. Son cas ne s'apparente pas à celui d'une personne ne s'étant pas munie de son permis de conduire. On lui reproche bien plus que de ne pas avoir accompli une démarche préalable. Le permis requis pour circuler sur les routes suisses était le permis de la catégorie A1. Le sien ne couvrait pas cette catégorie, quand bien même il pouvait conduire son scooter en France grâce à ce permis et une attestation de suivi de formation à la conduite des motocyclettes légères et des véhicules de la catégorie L5e. S'il n'avait pas concrètement mis la vie de personnes en danger, on peut toutefois lui reprocher la violation d'une prescription fondamentale de la LCR, soit la titularisation d'un permis pour conduire. Toute erreur sur le droit est par ailleurs exclue. Il ne suffisait pas de se renseigner auprès de son concessionnaire ou de son moniteur de conduite. Sans compter les autorités suisses, il aurait pu s'adresser à la police française qui, comme on l'a vu dans la procédure, aurait également pu le renseigner, ou simplement prendre au mot ce qui figurait en lettre capitale sur son attestation, à savoir qu'elle n'était valable que sur le territoire français. Le jugement de première instance sera réformé et l'intimé condamné pour infraction à l'art. 95 al. 1 ch. a LCR.

## **E. 3**

3.1. La conduite sans autorisation au sens de l'art. 95 al. 1 LCR est réprimée par une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

### **E. 3.2**

Au sens de 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. 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.

### **E. 3.3**

Aux termes de l'art. 34 al. 1 et 2 CP, la peine pécuniaire est de trois jours-amende au moins et ne peut excéder 180 jours-amende. Le juge fixe leur nombre en fonction de la culpabilité de l'auteur. En règle générale, le jour-amende est de 30 francs au moins et de 3000 francs au plus. Il peut exceptionnellement, si la situation personnelle et économique de l'auteur l'exige, être réduit jusqu'à 10 francs. Le juge en fixe le montant selon la situation

personnelle et économique de l'auteur au moment du jugement, notamment en tenant compte de son revenu et de sa fortune, de son mode de vie, de ses obligations d'assistance, en particulier familiales, et du minimum vital.

#### **E. 3.4**

En l'espèce, la faute de l'intimé n'est pas négligeable. Il a violé les règles de la circulation routière ainsi que porté atteinte à la sécurité du trafic et d'autrui, même abstraitement, pour un but somme toute égoïste. Il a obtenu les autorisations requises pour circuler dans son pays d'origine, ce qui n'en faisait pas un conducteur inexpérimenté, et paraît avoir cherché à se renseigner de la légalité de sa conduite, même s'il s'est adressé aux mauvaises personnes. Il a aussi cherché à régulariser sa situation rapidement après son contrôle par la police et passe désormais son permis motorcycle en Suisse. Sa collaboration est bonne et il n'a pas d'antécédent. Au vu de ce qui précède, la peine sera fixée à 20 jours-amende, à CHF 50.- l'unité, avec sursis et délai d'épreuve de deux ans. La CPAR renoncera à lui infliger une amende au titre de sanction immédiate (cf. art. 42 al. 4 CP), dans la mesure où l'intimé semble avoir pris conscience de ses actes. Le risque de récidive semble très peu élevé au regard de son déménagement en Suisse et en tout état des démarches entreprises après son appréhension.

#### **E. 4**

Dès lors que l'intimé est reconnu coupable pour l'ensemble des chefs d'accusation et succombe entièrement en appel, il sera condamné à supporter l'intégralité des frais de la procédure (cf. art. 428 al. 1 et 3, art. 426 al. 1 CPP), étant précisé que ceux de la procédure d'appel comprennent un émolument de CHF 500.- (art. 59 al. 4 CPP et 14 al. 1 let. b du Règlement fixant le tarif des frais en matière pénale). Pour les mêmes raisons, aucune indemnité pour ses frais de défense ne lui sera accordée. Le jugement entrepris sera réformé sur ce point. \* \* \* \* \*

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