

REPUBLIQUE ET



CANTON DE GENEVE

POUVOIR JUDICIAIRE

P/14596/2013

AARP/257/2015

**COUR DE JUSTICE**

**Chambre pénale d'appel et de révision**

**Arrêt du 28 mai 2015**

Entre

**LE MINISTÈRE PUBLIC** de la République et canton de Genève, route de Chancy 6B,  
case postale 3565, 1211 Genève 3,

appellant, intimé sur appel,

contre le jugement JTDP/665/2014 rendu le 18 septembre 2014 par le Tribunal de police,

et

**A**\_\_\_\_\_, domicilié \_\_\_\_\_, comparant par M<sup>e</sup> Jacques ROULET, avocat, boulevard des  
Philosophes 9, 1205 Genève,

appellant, intimé sur appel.

Le présent arrêt est communiqué aux parties et à l'autorité inférieure le 4 juin 2015.  
Copie : SCV et SDC

---

**EN FAIT :**

**A. a.a.** Par courrier du 15 octobre 2014, A\_\_\_\_\_ a annoncé appeler du jugement rendu le 18 septembre 2014 par le Tribunal de police, dont les motifs ont été notifiés le 15 janvier 2015, par lequel le tribunal de première instance l'a acquitté du chef d'accusation de violation intentionnelle des règles fondamentales de la circulation routière (art. 90 al. 3 et al. 4 let. b de la Loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 [LCR - RS 741.01]), l'a reconnu coupable de violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 al. 2 LCR), condamné à une peine pécuniaire de 120 jours-amende à CHF 80.- l'unité, avec sursis, délai d'épreuve de trois ans, à une amende de CHF 1'500.-, la peine privative de liberté de substitution étant fixée à dix jours, ainsi qu'aux frais de la procédure, qui s'élèvent à CHF 418.-, y compris un émolument de jugement de CHF 200.-.

**a.b.** Par courrier du 21 octobre 2014, le Ministère public (ci-après : le MP) a annoncé appeler de ce même jugement.

**b.a.** Par acte du 21 janvier 2015, le MP a formé la déclaration d'appel prévue par l'art. 399 al. 3 du code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 (CPP - RS 312.0), concluant à l'annulation du jugement entrepris, à ce qu'A\_\_\_\_\_ soit reconnu coupable d'infraction à l'art. 90 al. 3 LCR, et condamné à une peine privative de liberté d'un an avec sursis pendant trois ans, ainsi qu'aux frais de la procédure, sollicitant par ailleurs que l'appel soit traité par la voie de la procédure écrite.

**b.b.** Par acte du 29 janvier 2015, A\_\_\_\_\_ a formé la déclaration d'appel prévue par l'art. 399 al. 3 CPP, concluant à une réduction de la peine pécuniaire et de l'amende prononcées par le premier juge, respectivement à 70 jours-amende et CHF 1000.-. Il sollicite en outre que l'appel soit traité par la voie de la procédure écrite.

**c.** Par courrier du 23 février 2015, le MP a persisté dans son appel et conclu au rejet de l'appel d'A\_\_\_\_\_.

**d.** Par acte d'accusation du 23 janvier 2014, il est reproché à A\_\_\_\_\_ d'avoir, le vendredi 24 mai 2013 à 14h12, alors qu'il était au volant du véhicule automobile de marque \_\_\_\_\_ immatriculé 1\_\_\_\_\_, circulé sur l'autoroute N1, sur la commune de Bardonnex, à la hauteur du Point kilométrique PK 0.670 en direction de la France, à la vitesse de 99 km/h, alors que la vitesse était limitée à 40 km/h sur ce tronçon, soit un dépassement de la vitesse autorisée de 56 km/h, après déduction d'une marge de sécurité de 3 km/h.

**B.** Les faits pertinents suivants ressortent de la procédure :

**a.** Le vendredi 24 mai 2013 à 14h12, alors qu'il circulait à bord d'un véhicule de marque \_\_\_\_\_ dont il était le détenteur, immatriculé 1\_\_\_\_\_, sur l'autoroute N1 en direction de la France, A\_\_\_\_\_ a été contrôlé à proximité du PK 0.670 par un radar mobile à une vitesse de 99 km/h. La vitesse étant limitée sur le tronçon en question à 40 km/h, le dépassement de la vitesse s'élevait, après déduction d'une tolérance de 3 km/h conformément aux Directives du Département fédéral de justice et police (ci-après : DFJP), à 56 km/h.

A la hauteur du lieu où l'infraction a été commise, l'autoroute comporte trois voies de circulation. Le tracé de la route y est rectiligne et la visibilité bonne. Le jour de l'infraction, la route était sèche et le trafic fluide. Il faisait jour et les conditions météorologiques étaient belles.

**b.a.** Par courrier du 10 avril 2015, B\_\_\_\_\_, directeur de la signalisation et des marquages auprès du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture du canton de Genève, répondait au conseil d'A\_\_\_\_\_. Il lui signifiait qu'ils n'avaient en leur possession ni décision, ni arrêté, ni trace d'une enquête publique en lien avec la signalisation de vitesse relatée dans son courrier et lui proposait de s'adresser à la filiale de l'Office fédéral des routes (ci-après : OFROU), service de gestion du patrimoine, sise à Estavayer-le-Lac.

**b.b.** Par courriel du 28 avril 2015, C\_\_\_\_\_, juriste et responsable de domaine auprès de l'OFROU, faisait parvenir au conseil d'A\_\_\_\_\_ les seules informations qu'il avait pu trouver concernant la signalisation en vigueur sur le tronçon en question. Les limitations de vitesse incriminées n'en faisaient pas partie.

**c.** Entendu par la police, A\_\_\_\_\_ a reconnu les faits. La portion de l'autoroute comportait trois ou quatre voies de circulation. Il faisait beau et la route était sèche. Il y avait peu de trafic. Rendu attentif au fait que sur le tronçon qu'il avait emprunté, la vitesse était limitée par une signalisation conforme et bien visible, il a déclaré ne pas pouvoir expliquer son dépassement excessif de vitesse. Il avait déjà été contrôlé il y a environ huit ans pour un excès de vitesse en Suisse. Il n'avait pas d'antécédents judiciaires à l'étranger.

**d.** Entendu par le MP puis le premier juge, A\_\_\_\_\_ a confirmé ses précédentes déclarations à la police. Aucun piéton ne se trouvait aux abords de l'autoroute et il n'avait pas vu le panneau de limitation de vitesse à 40 km/h. Si tel avait été le cas, il aurait bien entendu adapté sa vitesse. En temps normal, il respectait les limitations de vitesse. Il estimait ne pas avoir commis de "délit de chauffard".

**C. a.** Par ordonnance présidentielle OARP/82/2015 du 2 mars 2015, la Chambre pénale d'appel et de révision (ci-après : la CPAR) a ordonné l'ouverture d'une procédure

écrite, avec l'accord des parties, et fixé au MP et à A\_\_\_\_\_ un délai de 20 jours pour le dépôt de leur mémoire d'appel motivé.

**b.** Par mémoire d'appel du 23 mars 2015, le MP persiste dans ses conclusions.

C'était à tort que le Tribunal de police avait écarté l'application de l'art. 90 al. 3 LCR pour ne retenir qu'une violation grave des règles de la circulation routière au sens de l'art. 90 al. 2 LCR. D'après la jurisprudence, les règles posées par le législateur à l'art. 90 al. 4 LCR ne souffraient aucune appréciation et il n'y avait pas de place pour une prise en considération des circonstances concrètes du cas. A\_\_\_\_\_ s'était rendu coupable d'infraction à l'art. 90 al. 3 LCR du seul fait qu'il circulait à 96 km/h, marge de sécurité déduite, sur un tronçon limité à 40 km/h.

**c.** Dans son mémoire d'appel du 24 mars 2015, A\_\_\_\_\_ conclut à l'annulation du jugement du Tribunal de police, à son acquittement et à ce qu'une indemnité de procédure au sens de l'art. 429 CPP lui soit octroyée, subsidiairement à une annulation des chiffres 3, 4, 7 et 8 dudit jugement et à sa condamnation à une peine pécuniaire avec sursis n'allant pas au-delà de 30 jours-amende et à une amende ne dépassant pas CHF 600.-, le jugement devant être confirmé pour le surplus et les frais et dépens mis à charge de l'Etat de Genève.

Les limitations de vitesse dont faisait l'objet l'autoroute N1, de 100 km/h à 60 km/h, puis de 60 km/h à 40 km/h étaient nulles dans la mesure où la procédure de publication prévue à l'art. 107 de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21) n'avait pas été respectée, de même que la condition de gradation de 10 km/h prévue par l'art. 108 al. 5 let. a OSR, et que par voie de conséquence, la vitesse applicable sur le tronçon concerné ne pouvait être que celle correspondant à la limite générale de vitesse sur une autoroute, à savoir 120 km/h. Partant, en roulant à 96 km/h, marge de sécurité déduite, sur un tronçon où la vitesse autorisée était de 120 km/h, il n'avait commis aucune infraction aux règles de la circulation routière.

Subsidiairement, la peine infligée à son encontre était disproportionnée et devrait être revue à la baisse, autant s'agissant du nombre de jours-amende que du montant de l'amende.

Il a produit un état des frais pour l'activité déployée par son conseil du 26 novembre 2013 au 24 mars 2015.

**d.** Par courrier du 9 avril 2015, le MP a répondu au mémoire d'appel déposé par A\_\_\_\_\_ le 24 mars 2015.

Citant une jurisprudence du Tribunal fédéral, aux termes de laquelle la nullité d'une décision ne devait être admise que si le vice dont elle était entachée était particulièrement grave, manifeste ou du moins facilement décelable et qu'en outre, la constatation de la nullité ne mettait pas sérieusement en danger la sécurité du droit (ATF 122 I 97 consid. 3a), il estimait qu'à supposer que la dérogation à la limitation générale de vitesse sur le tronçon en question fût entachée d'un vice, faute de publication et de respect de la gradation, ledit vice n'était pas si grave et manifeste au point de rendre nulle cette dérogation, de sorte qu'il appartenait à A\_\_\_\_\_ de se conformer à la vitesse prescrite de 40 km/h.

e. Dans sa réponse du 16 avril 2015, A\_\_\_\_\_ a persisté dans ses conclusions, réitérant ses explications précédentes.

Subsidiairement, si par impossible la CPAR devait tenir pour valables les signalisations de la vitesse, il ne devrait être sanctionné que sur la base de l'art. 90 al. 2 LCR, et non de l'art. 90 al. 3 LCR, les éléments constitutifs objectifs et subjectifs de cette infraction n'étant pas réalisés en l'espèce. S'agissant de l'interprétation à donner à l'art. 90 al. 4 LCR, lacunaire, il se rangeait derrière l'avis de certains auteurs pour lesquels, dans le cas d'une vitesse limitée à 40 km/h, il convenait, par une simple application du seuil prévu à la lettre b sans tenir compte de la limitation effective, de considérer que la présomption était donnée dans le cas d'un dépassement supérieur à 50km/h, autrement dit lorsque la vitesse du conducteur était supérieure à 100 km/h. Par ailleurs, il estimait que la présomption irréfragable donnée par l'art. 90 al. 4 LCR ne visait que la condition objective de la violation d'une règle fondamentale, et que les autres éléments constitutifs de l'infraction devaient également être réalisés pour qu'il pût être condamné sur cette base-là. Dans la mesure où tel n'était pas le cas, il ne pouvait s'être rendu coupable du "délit de chauffard" sanctionné par l'art. 90 al. 3 LCR.

Il complétait également son état des frais, afin de prendre en compte le temps passé à la rédaction de sa réponse.

f. Par courrier du 1<sup>er</sup> mai 2015, A\_\_\_\_\_ a répliqué à la réponse du MP du 9 avril 2015.

Au cas où la nullité des signalisations devait être niée, il n'était pas punissable, faute de mise en danger et de violation du principe de la confiance.

g. Par pli du 5 mai 2015, les parties ont été informées que la cause était gardée à juger.

**D.** A\_\_\_\_\_, né le \_\_\_\_\_ 1967, de nationalité suisse, est marié et père de deux enfants, issus d'un premier mariage, pour lesquels il s'acquitte d'une pension

d'EUR 390.- par enfant. Il est dessinateur en chauffage et ventilation et perçoit un salaire mensuel brut de l'ordre de CHF 5'500.- par mois, versé treize fois l'an.

Selon l'extrait de son casier judiciaire suisse, il a été condamné le \_\_\_\_\_ 2005 par le MP à une peine d'emprisonnement de dix jours, avec sursis pendant trois ans, pour violation grave des règles de la circulation routière.

### **EN DROIT :**

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, à savoir (art. 399 al. 4 CPP) : la question de la culpabilité, le cas échéant en rapport avec chacun des actes (let. a) ; la quotité de la peine (let. b) ; les mesures qui ont été ordonnées (let. c) ; les prétentions civiles ou certaines d'entre elles (let. d) ; les conséquences accessoires du jugement (let. e) ; les frais, les indemnités et la réparation du tort moral (let. f) ; les décisions judiciaires ultérieures (let. g).

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).

2. **2.1.1.** L'art. 108 al. 1 OSR prévoit que pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic, l'autorité ou l'office fédéral peuvent ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse (art. 4a OCR) sur certains tronçons de route.

A teneur de l'art. 108 al. 2 OSR, les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsque : un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement (let. a) ; certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière (let. b) ; cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés (let. c) ; de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement. Il s'agira ce faisant de respecter le principe de la proportionnalité (let. d).

**2.1.2.** Conformément à l'art. 108 al. 5 let. a OSR, sont autorisées les dérogations suivantes aux limitations générales de vitesse : sur les autoroutes des vitesses inférieures à 120 km/h, jusqu'à 60 km/h, la gradation étant fixée à 10 km/h ; dans le

périmètre des jonctions et des intersections, d'autres réductions selon le degré d'aménagement, la gradation étant fixée à 10 km/h.

L'art. 108 al. 5 OSR prévoit que le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après : le DETEC) règle les détails quant à la manière de fixer les dérogations aux limitations de vitesse.

Selon les Instructions du 13 mars 1990 sur la manière de fixer des dérogations aux limitations générales de vitesse, édictées par le DFJP (aujourd'hui le DETEC), l'expérience a montré que sur les autoroutes et semi-autoroutes, des gradations de 20 en 20 km/h suffisent.

**2.1.3.** Aux termes de l'art. 107 al. 1 OSR, il incombe à l'autorité ou à l'office fédéral d'arrêter et de publier, en indiquant les voies de droit, les réglementations locales du trafic (art. 3 al. 3 et 4 LCR) qui sont indiquées par des signaux de prescription ou de priorité ou par d'autres signaux ayant un caractère de prescription. Ces signaux ne peuvent être mis en place que lorsque la décision est exécutoire. Les al. 2, 3 et 4 de l'art. 107 OSR sont réservés. Conformément à l'art. 107 al. 2 OSR, lorsque la sécurité routière l'exige, l'autorité ou l'office fédéral peuvent mettre en place des signaux indiquant des réglementations locales du trafic au sens de l'al. 1 avant que la décision n'ait été publiée ; ils ne peuvent toutefois le faire que pour 60 jours au plus.

**2.2.1.** L'art. 27 al. 1<sup>er</sup> LCR impose aux usagers de la route de se conformer aux signes et aux marques. Sont visées les signalisations routières régulières. Il est en effet contraire au but de cette réglementation d'obliger les usagers à respecter n'importe quel signal indépendamment du fait qu'il soit légal ou non (ATF 99 IV 168 consid. 5, JdT 1974 I 415 ; René SCHAFFHAUSER, *Grundriss des Schweizerischen Strassverkehrsrechts*, vol. I, 1984, n. 287). Toutefois, les signaux et marques s'adressent en général à un grand nombre d'usagers de la route. Ceux-ci doivent pouvoir se fier à la signalisation et l'éventuelle illicéité d'un tel signal n'est pas reconnaissable pour la majorité d'entre eux. Si, par exemple, un signal "Stop" apposé de manière illicite ou une ligne de sécurité contraire à la loi n'étaient juridiquement pas obligatoires, les usagers de la route qui se seraient fiés à l'apparence juridique ainsi créée seraient exposés à de grands dangers (ATF 128 IV 184 consid. 4b, JdT 2002 I 612, SJ 2002 I 624).

C'est pourquoi, la jurisprudence du TF exige, dans l'intérêt de la sécurité du trafic, que les signaux ou marques soient observés même s'ils n'ont pas été apposés de manière régulière. Ce devoir de respecter les signaux apposés de façon irrégulière découle du principe de la confiance en matière de circulation routière tiré de l'art. 26 al. 1<sup>er</sup> LCR. Un usager qui sait qu'un signal n'a pas été apposé régulièrement ne doit pas, par son non-respect, mettre en danger d'autres usagers de la route qui se fient à l'apparence créée par le signal (ATF 128 IV 184 consid. 4b, JdT 2002 I

612, SJ 2002 I 624 ; ATF 99 IV 169 consid. 6, JdT 1974 I 416 ; SCHAFFHAUSER, op. cit., n. 288). 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. 4b, JdT 2002 I 612, SJ 2002 I 624 ; ATF 103 IV 190, JdT 1978 I 386 ; ATF 98 IV 264, JdT 1973 I 425).

**2.2.2.** 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 122 I 97 consid. 3a/aa, JdT 1997 I 32). Les signaux apposés de façon irrégulière qui ne sont pas nuls peuvent être annulés par voie de procédure administrative. Dans certaines circonstances, le juge pénal peut cependant aussi examiner la légalité des décisions de portée générale, comme les signaux routiers (ATF 98 IV 266 s. consid. 2, JdT 1973 I 425 ; erroné sur ce point ATF 113 IV 123, JdT 1988 I 668 ; cf. la critique du dernier arrêt cité par U. HÄFELIN / G. MÜLLER, *Grundriss des allgemeinen Verwaltungsrechts*, 3<sup>e</sup> éd. 1998, n. 742 s.) ; comme indiqué ci-dessus, il n'en demeure pas moins que la constatation du caractère irrégulier d'un signal n'enlève rien à son caractère obligatoire sauf s'il se révèle nul (ATF 128 IV 184 consid. 4b, JdT 2002 I 612 ; ATF 113 IV 124 consid. 2b, JdT 1988 I 670).

L'indication de la vitesse maximale autorisée crée une confiance des usagers qui doit être protégée dans de multiples circonstances (bifurcation, dépassement, etc.). Par conséquent, selon les considérations développées ci-dessus, les indications de vitesse maximale apposées de manière irrégulière doivent en principe être respectées. Il ne peut en aller autrement que dans des cas très exceptionnels où de telles injonctions sont entachées de vices particulièrement manifestes qui les rendent nulles (ATF 128 IV 184 consid. 4c, JdT 2002 I 612 ; ATF 113 IV 124 s. consid. 2b, JdT 1988 I 670 ; moins restrictif cependant ATF 99 IV 170 consid. 6, JdT 1974 I 413).

L'indication des vitesses maximales admises constitue un acte administratif. Les actes administratifs affectés d'un vice ne sont cependant en général pas nuls, mais seulement annulables (ATF 113 IV 123 consid. 2b, JdT 1988 I 668). L'annulation doit être décidée devant les autorités compétentes et dans les délais prévus. En l'absence d'annulation, l'acte administratif vicié devient valide. La nullité d'un acte administratif vicié peut, au contraire, être invoquée à tout moment et dans toute procédure. Son admissibilité est toutefois subordonnée à l'accomplissement des conditions cumulatives suivantes : le vice est particulièrement grave ; le vice est manifestement ou du moins facilement reconnaissable ; la sécurité juridique ne serait pas sérieusement compromise au cas où la nullité serait admise (ATF 113 IV 123



consid. 2b, JdT 1988 I 668 ; ATF 104 Ia 176 consid. c, 99 Ia 135 consid. 4 et réf., JdT 1980 I 330 ; GRISEL, *Traité de droit administratif*, vol. I, pp. 418 et 422).

**2.2.3.** Le conducteur d'un véhicule qui ne respecte pas un signal apposé illégalement n'est pas punissable, pour autant que, ce faisant, il ne mette pas concrètement en danger d'autres usagers de la route qui se sont fiés à la situation juridique résultant à leurs yeux du signal en cause (ATF 99 IV 164, JdT 1974 I 413).

**2.3.** En l'espèce, sur le tronçon de l'autoroute N1 en direction de la France où circulait A\_\_\_\_\_, la vitesse maximale autorisée faisait l'objet d'un abaissement progressif de 100 km/h à 40 km/h, par paliers de 20 km/h, conformément aux Instructions du 13 mars 1990 sur la manière de fixer des dérogations aux limitations générales de vitesse édictées par le DFJP, mais contrairement à l'art. 108 al. 5 let. a OSR, qui prévoit une gradation de 10 km/h. Il ne ressort par ailleurs pas de la procédure que les signaux de limitation de vitesse concernés aient donné lieu au prononcé d'une décision par l'autorité compétente, et encore moins qu'une telle décision ait été publiée, de telles exigences étant pourtant prescrites par l'art. 107 al. 1 OSR.

Au vu de ces considérations, il est permis de douter que les signaux de limitation de vitesse en question, qui sont des actes administratifs et dont A\_\_\_\_\_ conteste la légalité, aient été apposés de manière régulière. Cela étant, on ne peut considérer le fait qu'aucune décision n'ait été arrêtée ni publiée conformément à la procédure prescrite par l'art. 107 OSR, ou encore que la gradation de 10 km/h préconisée par l'art. 108 al. 5 let. a OSR n'ait pas été respectée, comme des vices particulièrement graves. En outre, même en présence d'un vice procédural particulièrement grave, il faudrait constater l'absence d'une autre exigence pour pouvoir retenir la nullité d'un acte administratif vicié : la condition selon laquelle la nullité ne doit pas compromettre la sécurité juridique (ATF 113 IV 123 consid. 2b, SJ 1988 224 ; ATF 104 Ia 177 consid. c et réf., JdT 1980 I 330). Celle-ci revêt une importance considérable en matière de circulation routière. Pour cette raison, une limitation de vitesse gravement viciée ne doit être frappée de nullité que dans des cas exceptionnels. Si la nullité d'un signal n'est pas d'emblée reconnaissable pour chaque usager de la route, il existe un intérêt public prépondérant à ce que les conducteurs respectent la discipline routière telle qu'elle résulte de la signalisation. L'inobservation de la part de certains usagers d'un signal dont ils invoquent la nullité peut entraîner des risques particuliers pour d'autres usagers. 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 situation peut entraîner des réactions inadaptées qui sont de nature à provoquer de graves accidents de la circulation (ATF 113 IV 123 consid. 2b, SJ 1988 224 ; cf. la décision non publiée de la Cour de cassation du TF du 9 novembre 1986 dans la cause S. Z).

Sur le tronçon incriminé, la limitation de vitesse apparaît justifiée par la configuration particulière des lieux, et notamment par le fait que l'autoroute débouche à cet endroit précis sur la douane de Bardonnex et que les véhicules doivent pouvoir réduire progressivement leur vitesse afin de rouler au pas au moment du passage de la douane. Dans ces circonstances, les usagers de la route devaient pouvoir s'attendre à ce que tous les conducteurs respectent la vitesse maximale signalée.

Par voie de conséquence, A\_\_\_\_\_ devait respecter les signaux de limitation de vitesse incriminés, quand bien même ils eussent été apposés de manière irrégulière.

- 3. 3.1.** L'art. 90 LCR constitue la base légale pour réprimer la violation des règles de la circulation. Dans le cadre du programme de sécurité routière "Via sicura", le législateur a renforcé cette disposition pénale, ajoutant aux deux catégories existantes de violation des règles de la circulation routière – les violations simples donnant lieu à une amende (art. 90 al. 1 LCR) et les violations graves correspondant à des délits (art. 90 al. 2 LCR) – une troisième catégorie visant les violations graves "qualifiées", aussi dites "délit de chauffard", qualifiées de crime par la loi. Ainsi, à teneur de l'art. 90 al. 3 LCR, sera puni d'une peine privative de liberté d'un à quatre ans celui qui, par une violation intentionnelle des règles fondamentales de la circulation, accepte de courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, que ce soit en commettant des excès de vitesse particulièrement importants, en effectuant des dépassements téméraires ou en participant à des courses de vitesse illicites avec des véhicules automobiles.

**3.2.1.** Selon l'art. 90 al. 4 LCR, tout conducteur dépassant la vitesse autorisée dans la mesure prévue par la loi (au moins 40 km/h lorsque la limite est fixée à 30 km/h, 50 km/h lorsque la limite est fixée à 50 km/h, 60 km/h lorsque la limite est fixée à 80 km/h, 80 km/h lorsque la limite est fixée à plus de 80 km/h), commet l'infraction qualifiée visée à l'art. 90 al. 3 LCR.

Le but de cette disposition est que les excès de vitesse particulièrement importants soient systématiquement considérés comme une infraction pénale qualifiée (Message du Conseil fédéral du 9 mai 2012 concernant l'initiative populaire "Protection contre les chauffards", FF 2012 5057, 5066).

L'art. 90 al. 4 LCR pose une présomption légale irréfragable selon laquelle les dépassements de vitesse visés aux lettres a à d constituent toujours une violation grave qualifiée au sens de l'art. 90 al. 3 LCR. Si un conducteur commet un excès de vitesse qui tombe sous le coup de l'art. 90 al. 4 LCR, la loi impose de considérer qu'il a agi de manière intentionnelle, avec le risque de provoquer un grave accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort. Cette disposition ne laisse aucune marge d'appréciation permettant de tenir compte du risque concret et de lui substituer

l'art. 90 al. 2 LCR (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_397/2014 du 20 novembre 2014 consid. 2.4.1). Le risque d'accident potentiellement élevé ne découle pas seulement de la vitesse du chauffard mais de la différence entre celle-ci et la vitesse de l'usager qui circule correctement et n'a pas à escompter la présence de véhicules roulant à telle allure (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_397/2014 précité).

**3.2.2.** Tout comme certains excès de vitesse sont considérés comme objectivement graves sans égard aux circonstances du cas d'espèce dans le cadre de l'art. 90 al. 2 LCR (ATF 132 II 234 consid. 3.1 p. 237 ss ; ATF 124 II 259 consid. 2b p. 261 ss ; arrêt du Tribunal fédéral 6B\_1011/2013 du 13 mars 2014 consid. 2.1), les excès de vitesse visés à l'art. 90 al. 4 LCR réalisent nécessairement le "délit de chauffard". Des dépassements de vitesse moindres pourront toutefois aussi être constitutifs de violation grave qualifiée si les conditions visées à l'art. 90 al. 3 LCR sont réunies.

**3.2.3.** Les vitesses maximales indiquées à l'art. 90 al. 4 LCR correspondent en principe aux limitations de vitesse fixées à l'intérieur des localités, à l'extérieur des localités et sur les autoroutes (voir art. 4a de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 [OCR ; RS 741.11]). A teneur du texte clair de l'art. 90 al. 4 LCR et comme l'a précisé récemment le Tribunal fédéral, par vitesse maximale autorisée, il faut toutefois entendre la vitesse signalisée et non pas les vitesses généralement applicables à chaque type de route (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_397/2014 du 20 novembre 2014 consid. 2.4.2).

**3.2.4.** L'art. 90 al. 3 et 4 LCR a été abondamment commenté et critiqué en doctrine (G. FIOKA, "*Grosse oder "krasse" Verkehrsregelverletzung ? Zur Auslegung und Abgrenzung von Art. 90 Abs. 3-4 SVG*", in Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2013, 345-375 ; H. GIGER, "*Zur Entemotionalisierung der Raserproblematik : Kritik an der verfehlten Neuregelung in der Strassenverkehrsgesetzgebung*", Jusletter du 4 mars 2013 ; C. MIZEL, "*Le délit de chauffard et sa répression pénale et administrative*", PJA 2013 p. 189 ; J. DELEZE / H. DUTOIT, "*Le "délit de chauffard" au sens de l'art. 90 al. 3 LCR : éléments constitutifs et proposition d'interprétation*", PJA 2013 p. 1202). Le texte de l'art. 90 al. 4 LCR ne laisse toutefois guère de place à l'interprétation et lie le juge (art. 190 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 [Cst. ; RS 101]), tout aussi critiquable que puisse paraître au regard des principes généraux du droit pénal la disposition.

**3.3.** La loi ne définit pas la valeur de dépassement à partir de laquelle l'art. 90 al. 3 LCR trouve application dans le cas où la vitesse maximale est fixée à 40 km/h. Tout au plus se contente-t-elle d'énoncer que l'al. 3 est toujours applicable lorsque la vitesse maximale autorisée a été dépassée d'au moins 40 km/h là où la limite était fixée à 30 km/h, et d'au moins 50 km/h là où la limite était fixée à 50 km/h. Si le législateur n'a pas fixé cette valeur de dépassement, il ne fait aucun doute qu'il

souhaitait également que les excès de vitesse très importants sur les routes limitées à 40 km/h soient sanctionnés. Il est vraisemblable, au vu du libellé de l'art. 90 al. 4 LCR, que si le législateur avait dû expressément régler le cas des tronçons limités à 40 km/h, il aurait opté pour une valeur de dépassement comprise entre celles prescrites par les lettres a et b, qui visent les tronçons limités à 30 km/h, respectivement à 50 km/h, soit un dépassement se situant quelque part dans la fourchette allant de 40 à 50 km/h. Afin de choisir l'interprétation la moins défavorable au prévenu, la CPAR retiendra une valeur de dépassement de 50 km/h, identique à celle qui prévaut pour les tronçons limités à 50 km/h.

L'appelant A\_\_\_\_\_ ayant roulé à 99 km/h sur un tronçon limité à 40 km/h, le dépassement est de 56 km/h, marge d'erreur déduite. Le seul constat d'un dépassement d'un des seuils fixés à l'art. 90 al. 4 LCR suffisant à retenir l'infraction de violation grave qualifiée des règles de la circulation, c'est à tort que le premier juge a écarté l'application de l'art. 90 al. 3 LCR, lui substituant celle de l'art. 90 al. 2 LCR.

Ainsi qu'il a été relevé ci-dessus, il ressort de la formulation claire de l'art. 90 al. 4 LCR que l'infraction visée à l'art. 90 al. 3 LCR est réalisée dès que le dépassement de vitesse atteint les seuils fixés à l'al. 4, considérés uniquement par rapport à la signalisation en place et sans égard aux circonstances concrètes du cas, de sorte que l'appelant A\_\_\_\_\_ sera reconnu coupable d'infraction à l'art. 90 al. 3 LCR. Le jugement entrepris sera dès lors réformé sur ce point.

- 4. 4.1.1.** L'infraction à l'art. 90 al. 3 LCR est passible d'une peine privative de liberté d'un à quatre ans.

**4.1.2.** 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). Comme sous l'ancien droit, le facteur essentiel est celui de la faute.

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 134 IV 17 consid. 2.1 p. 19 ss ; 129 IV 6 consid. 6.1 p. 20 ss ; arrêt du Tribunal fédéral 6B\_660/2013 du 19 novembre 2013 consid. 2.2).

**4.1.3.** L'art. 42 CP prévoit que le juge suspend en règle générale l'exécution d'une peine pécuniaire, d'un travail d'intérêt général ou d'une peine privative de liberté de six mois au moins et de deux ans au plus lorsqu'une peine ferme ne paraît pas nécessaire pour détourner l'auteur d'autres crimes ou délits (al. 1).

Pour l'octroi du sursis (art. 42 al. 1 CP), le juge doit poser un pronostic quant au comportement futur de l'auteur. La question de savoir si le sursis serait de nature à détourner l'accusé de commettre de nouvelle infraction doit être tranchée sur la base d'une appréciation d'ensemble, tenant compte des circonstances de l'infraction, des antécédents de l'auteur, de sa réputation et de sa situation personnelle au moment du jugement, notamment de l'état d'esprit qu'il manifeste. Le pronostic doit être posé sur la base de tous les éléments propres à éclairer l'ensemble du caractère de l'accusé et ses chances d'amendement. Le sursis est désormais la règle dont on ne peut s'écarter qu'en présence d'un pronostic défavorable. Il prime en cas d'incertitude (ATF 134 IV 1 consid. 4.2.2 p. 5-6 ; SJ 2008 I p. 277 consid. 2.1. p. 280).

Aux termes de l'art. 44 al. 1 CP, 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. Dans le cadre ainsi fixé par la loi, la durée du délai d'épreuve est à déterminer en fonction des circonstances du cas, en particulier selon la personnalité et le caractère du condamné, ainsi que du risque de récidive.

**4.2.1.** En l'espèce, la faute de l'appelant A\_\_\_\_\_ doit être qualifiée de sérieuse.

Il a dépassé la vitesse maximale autorisée de 56 km/h, après déduction de la tolérance de 3 km/h, commettant ainsi une violation intentionnelle des règles fondamentales de la circulation au sens de l'art. 90 al. 3 LCR, plutôt qu'une violation grave d'une règle de la circulation au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, et fait courir un danger important aux usagers de la route.

Il convient toutefois de retenir à décharge que le tracé de l'autoroute était rectiligne, la visibilité bonne, la route sèche et le trafic fluide. Il faisait jour et les conditions météorologiques étaient belles.

La collaboration de l'appelant A\_\_\_\_\_ à la procédure a été bonne, dans la mesure où il a d'emblée reconnu les faits. On ne peut en dire autant de sa prise de conscience, l'appelant ayant cherché à minimiser sa faute.

Il a un antécédent, mais son ancienneté en atténue la portée.

Dans ces circonstances, une peine privative de liberté d'un an lui sera infligée.

**4.2.2.** L'appelant A\_\_\_\_\_ sera mis au bénéfice du sursis, les conditions en étant remplies, le délai d'épreuve étant fixé à trois ans. Le jugement entrepris sera aussi réformé sur ce point.

5. Vu l'issue de l'appel, les prétentions en indemnisation de l'appelant A\_\_\_\_\_ sont infondées et seront rejetées (art. 429 CPP).
  
6. L'appelant A\_\_\_\_\_, qui succombe, sera condamné aux frais de la procédure d'appel, comprenant un émolument de décision de CHF 1'500.- (art. 428 CPP et 14 al. 1 let. e du Règlement fixant le tarif des frais en matière pénale du 22 décembre 2010 [RTFMP ; RS E 4 10.03]).

\* \* \* \* \*

**PAR CES MOTIFS,  
LA COUR :**

Reçoit l'appel formé par le Ministère public, respectivement par A\_\_\_\_\_, contre le jugement rendu le 18 septembre 2014 par le Tribunal de police dans la procédure P/14596/2013.

Rejette l'appel d'A\_\_\_\_\_.

Annule ce jugement.

**Et statuant à nouveau :**

Reconnait A\_\_\_\_\_ coupable d'infraction à l'art. 90 al. 3 LCR.

Condamne A\_\_\_\_\_ à une peine privative de liberté d'un an.

Le met au bénéfice du sursis et fixe le délai d'épreuve à trois ans.

L'avertit que, s'il devait commettre de nouvelles infractions durant le délai d'épreuve, le sursis pourrait être révoqué et la peine suspendue exécutée, cela sans préjudice d'une nouvelle peine (art. 44 al. 3 CP).

Condamne A\_\_\_\_\_ aux frais de la procédure de première instance, lesquels se montent en totalité à CHF 418.-.

Condamne A\_\_\_\_\_ aux frais de la procédure d'appel, qui comprennent un émolument de CHF 1'500.-.

**Siégeant :**

Madame Valérie LAUBER, présidente; Madame Alessandra CAMBI FAVRE-BULLE et Monsieur Pierre MARQUIS, juges.

La greffière :

Christine BENDER

La présidente :

Valérie LAUBER

**Indication des voies de recours :**

*Conformément aux art. 78 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF; RS 173.110), le présent arrêt peut être porté dans les trente jours qui suivent sa notification avec expédition complète (art. 100 al. 1 LTF) par-devant le Tribunal fédéral par la voie du recours en matière pénale.*

*Le recours doit être adressé au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14.*

P/14596/2013

**ETAT DE FRAIS**

AARP/257/2015

**COUR DE JUSTICE**

Selon le règlement du 22 décembre 2010 fixant le tarif des frais et dépens en matière pénale (E 4 10.03).

---

<b>Total des frais de procédure du Tribunal de police</b>	<b>CHF</b>	<b>418.00</b>
---	------------	---------------

---

**Bordereau de frais de la Chambre pénale d'appel et de révision**

Délivrance de copies (let. a, b et c)

Mandats de comparution, avis d'audience et divers (let. i)	CHF	300.00
--	-----	--------

Procès-verbal (let. f)

État de frais	CHF	75.00
---------------	-----	-------

Émoluments de décision	CHF	1'500.00
------------------------	-----	----------

---

<b>Total des frais de la procédure d'appel</b>	<b>CHF</b>	<b>1'875.00</b>
--	------------	-----------------

---

<b>Total général</b>	<b>CHF</b>	<b><u>2'293.00</u></b>
----------------------	------------	------------------------