REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

POUVOIR JUDICIAIRE

P/2305/2021 **AARP/102/2022**

COUR DE JUSTICE

Chambre pénale d'appel et de révision

Arrêt du 14 avril 2022

Entre

A_____, domicilié _____ [VD], comparant par M^e^ Yvan JEANNERET, avocat, Keppeler Avocats, rue Ferdinand-Hodler 15, case postale 6090, 1211 Genève 6,

appelant,

contre le jugement JTDP/1292/2021 rendu le 18 octobre 2021 par le Tribunal de police,

et

LE SERVICE DES CONTRAVENTIONS, chemin de la Gravière 5, case postale 104, 1211 Genève 8,

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

intimés.

EN FAIT :

A. **a.a.** En temps utile, A_____ appelle du jugement JTDP/1292/2021 du 18 octobre 2021, par lequel le Tribunal de police (TP) l'a reconnu coupable de violation des règles de la circulation routière (art. 90 al. 1 de la loi sur la circulation routière [LCR] *cum* art. 36 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière [OCR]) et de non-respect des conditions d'une autorisation spéciale (art. 96 al. 1 let. c LCR).

A_____ a été condamné à une amende de CHF 600.- (art. 106 CP) à titre de sanction immédiate (peine privative de liberté de substitution de 6 jours) et aux frais de procédure.

a.b. A_____ entreprend intégralement ce jugement et conclut à son acquittement, avec suite de frais et dépens.

a.c. Selon l'ordonnance pénale n° 1_____ du Service des contraventions (ci-après : SDC) du 28 septembre 2020, valant acte d'accusation, et l'ordonnance de maintien du 1er février 2021, il est reproché à A_____ ce qui suit.

Le 7 juillet 2020 à 9h18, à Genève, en sa qualité d'accompagnant d'un convoi exceptionnel, il a circulé au volant du véhicule de marque B_____ immatriculé VD 2_____, sur la voie d'accès N° 1410 (jonction autoroutière du Grand-Saconnex) de l'autoroute A1, direction France, sans prendre toutes les mesures de sécurité imposées par une autorisation spéciale et s'est ainsi arrêté au début de la voie d'accélération, a effectué une marche arrière sur un peu moins de dix mètres sur l'autoroute, obligeant plusieurs usagers à freiner et à se déporter sur la voie de gauche pour éviter une collision, et est sorti de son véhicule pour interrompre la circulation afin de permettre au convoi de s'engager sur l'autoroute.

B. Les faits pertinents suivants ressortent de la procédure :

a.a. Le 7 juillet 2020 à 9h18, l'attention d'une patrouille qui circulait sur l'autoroute A1 a été attirée par un véhicule d'accompagnement d'un convoi exceptionnel immatriculé VD 2_____. Alors qu'il s'était arrêté sur la voie d'accélération de l'accès N° 1410 de l'autoroute A1 en direction de la France, cet usager a baissé la fenêtre côté conducteur et a effectué des signes de la main afin de faire ralentir la circulation. A l'endroit où le conducteur s'était arrêté, le tronçon en question était en travaux et, de ce fait, les largeurs des voies étaient réduites. Après avoir visionné les images de caméras de vidéosurveillance du réseau des routes nationales, versées à la procédure, la police a contacté A_____ pour l'avertir des infractions constatées et l'a déclaré en contravention sur le champ.

a.b. Selon les images de vidéosurveillance, le trafic est dense et les véhicules circulent en files sur un tronçon d'autoroute rectiligne, en travaux, disposant de deux voies. Le véhicule d'accompagnement blanc conduit par A_____ est muni d'un panneau de balisage déployé sur le toit. Il roule lentement sur la fin du virage de la voie d'accès à l'autoroute (00'41") et réduit progressivement sa vitesse en se déportant sur la gauche, avant de s'immobiliser pendant plusieurs secondes, dans l'attente de s'engager sur l'autoroute (01'00"). C'est à ce moment-là que la patrouille de police qui circule sur la voie de droite dépasse le véhicule d'accompagnement (01'06"). Ce dernier roule ensuite très lentement sur la voie d'accélération en empiétant sur la voie de droite. Un camion circulant sur la voie lente effectue alors une manœuvre d'évitement en se déportant sur la voie de gauche (01'14"). D'autres véhicules ont également dû ralentir et se déporter sur la voie de gauche (01'27"). A_____ effectue ensuite une marche arrière à cheval sur la voie d'accélération et la voie lente (01'32") sur environ une dizaine de mètres (02'04"). Lors de cette seconde manœuvre, plusieurs usagers ont dû fortement ralentir, et certains se sont déportés sur la voie de gauche. Suite à cela, il est sorti de son véhicule (02'09") pour arrêter la circulation (02'19") et permettre au train routier de s'engager sur l'autoroute et circuler à cheval sur les deux voies de circulation de l'autoroute.

b. En temps utile, A_____ a formé opposition à l'ordonnance pénale, exposant qu'il avait strictement respecté les charges imposées dans l'autorisation et avait systématiquement fait preuve d'une extrême prudence dans l'ensemble des manœuvres qu'il avait effectuées avec son véhicule spécial pour sécuriser le convoi exceptionnel, sans faire courir de risque aux autres usagers de l'autoroute. La manœuvre de marche arrière avait été faite sur quelques mètres et les images ne révélaient absolument pas de freinage d'urgence, mais uniquement un ralentissement des automobilistes jusqu'à l'arrêt complet de la circulation. Il sollicitait que le SDC rende une ordonnance de classement.

c. Dans ses observations du 20 janvier 2021 adressées au SDC, l'auteur du rapport en a confirmé la teneur et a exposé ce qui suit.

La vitesse maximale autorisée sur ce tronçon était de 80 km/h en raison de travaux et les poids lourds avaient l'interdiction de circuler sur la voie rapide, compte tenu d'une largeur de la chaussée réduite à 2.5 mètres. Au vu des circonstances, de la configuration des lieux et de la mission devant être effectuée, A_____ ne pouvait ignorer que sa manœuvre encourait un risque accru d'accident et aurait dû demander l'appui de la police ou d'un second véhicule d'accompagnement afin de garantir la sécurité du convoi et des usagers de l'autoroute.

d. Devant le premier juge, A_____ a contesté avoir commis les infractions reprochées et l'interprétation faite des images de vidéosurveillance.

Il a déclaré que la reconnaissance du parcours avant la course incombait au transporteur et a ajouté que c'était la première fois qu'un convoi aussi imposant empruntait ce tronçon d'autoroute, depuis sa modification. Selon l'autorisation spéciale délivrée le 30 juin 2020 par le Service cantonal des véhicules (N° 3_____) et son annexe, intitulée "*précisions sur l'itinéraire*" (OFROU, N° 4_____/CH), le parcours devait être préalablement reconnu par le transporteur/chauffeur, soit C_____ SA.

Il a expliqué avoir, avant d'arriver avec le convoi sur le canton, avisé la police 24 heures à l'avance conformément à ses obligations, ainsi que 15 à 30 minutes avant l'arrivée sur le canton, pour que la gendarmerie puisse le prévenir en cas de problème sur l'autoroute. Il avait reculé son véhicule sur le bord de l'autoroute pour mettre en sécurité les autres usagers ainsi que son convoi en prenant toutes les précautions possibles. Ce véhicule avait été redressé parallèlement à la voie de circulation afin que le panneau d'affichage lumineux soit visible pour tous les usagers, dans la mesure où ceux qui arrivaient sur le côté gauche de l'autoroute ne le voyaient peut-être pas.

Il a contesté avoir commis une faute ce jour-là. Néanmoins, il ferait les choses différemment aujourd'hui, en faisant appel à la gendarmerie ou à un second véhicule d'accompagnement qui se positionnerait en amont sur l'autoroute, parce que la gendarmerie l'exigeait.

Il n'a pas contesté être responsable de la sécurité des autres automobilistes et de son convoi, ce qui impliquait notamment d'anticiper tout obstacle sur le parcours défini par l'autorisation et de prendre toutes les mesures nécessaires pour sécuriser le convoi sur tout le trajet.

Il a admis que si aucune prescription particulière ne figurait dans l'autorisation quant à la circulation du convoi, cela ne signifiait pas qu'il ne devait prendre aucune mesure puisqu'il était responsable du convoi à tout moment sur tout le trajet.

C. **a.a.** La Chambre pénale d'appel et de révision (CPAR) a ordonné l'instruction de la cause par voie écrite (art. 406 al. 1 let. c du code de procédure pénale [CPP]).

a.b. Dans son mémoire d'appel motivé, A_____ persiste dans ses conclusions.

Il avait été informé par le transporteur que le train routier allait empiéter sur la voie de droite du tronçon de l'autoroute en sortant du virage de la voie d'accès mais que « *ça allait passer de justesse* ». Face à cela, il avait pris toutes les mesures qui s'imposaient à cet instant du trajet, soit en ralentissant puis en reculant de quelques mètres sur le bord de l'autoroute pour mettre en sécurité les usagers ainsi que le convoi. L'autorisation spéciale ne prévoyait ni la présence d'un deuxième véhicule

d'accompagnement, ni celle d'un véhicule de police. L'itinéraire avait été indiqué dans l'autorisation, de sorte que l'autorité compétente aurait expressément mentionné des mesures supplémentaires si elle l'avait estimé nécessaire.

La dérogation aux règles de la circulation routière, dont la manœuvre de marche arrière, était justifiée à différents titres (par l'application de l'art. 85 al. 1 et al. 3 LCR ; par le motif extralégal de la collision des devoirs ; par un « *éventuel devoir de police* » permettant l'application de l'art. 14 CP et par le devoir de fonction découlant de l'art. 67 al. 1 let. i et al. 3 OSR).

a.c. Le MP conclut au rejet de l'appel et à la confirmation du jugement entrepris.

Il produit différents documents, dont notamment :

- Un extrait des explications de l'OFROU figurant sur son site internet, selon lequel *« l'art. 67 OSR est lié au respect des dispositions standard pour accompagnants privés de convois exceptionnels (ACE) avec autorisation de police, auxquelles les ACE mandatés doivent se conformer pour planifier et exécuter l'accompagnement des convois exceptionnels ».*

- Un extrait des dispositions standard susmentionnées, plus précisément les points 3.1 et 3.10 à 3.12 de la section 3, intitulée « Comportements exigés et droits des ACE », auxquelles fait référence l'auteur du rapport de police dans ses observations du 20 janvier 2021. Selon cet extrait, dans certaines circonstances, l'accompagnant d'un convoi exceptionnel doit prévoir l'engagement de plusieurs véhicules d'accompagnement ou demander l'aide de la police.

a.d. Le SDC et le TP concluent à la confirmation du jugement entrepris.

a.e. Dans son mémoire de réplique, A_____ persiste dans ses conclusions, en précisant que les dispositions standard de la Police fribourgeoise ne constituent nullement une norme de droit puisque cette autorité ne dispose pas de compétence lui permettant d'édicter des normes de droit constituant une source de droits et obligations pour les accompagnants privés de convois exceptionnels.

D. A_____, de nationalité suisse, est né le _____ 1959. Il est marié et sans enfant à charge. Il travaille en qualité de chauffeur et perçoit un revenu mensuel net de CHF 5'300.-. Ses charges comprennent son loyer qui s'élève à 2'024.-, sa prime d'assurance-maladie de CHF 580.-, ainsi que sa prime de prévoyance professionnelle d'un montant de CHF 200.-. Il n'a ni dette ni fortune. Selon l'extrait de son casier judiciaire suisse, il n'a pas d'antécédent.

EN DROIT :

1. **1.1.1.** L'appel est recevable pour avoir été interjeté et motivé selon la forme et dans les délais prescrits (art. 398 et 399 CPP).

La 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).

1.1.2. Conformément à l'art. 129 al. 4 LOJ, lorsque des contraventions font seules l'objet du prononcé attaqué et que l'appel ne vise pas une déclaration de culpabilité pour un crime ou un délit, la direction de la procédure de la juridiction d'appel est compétente pour statuer.

1.1.3. En matière contraventionnelle, l'appel ne peut être formé que pour le grief selon lequel le jugement est juridiquement erroné ou l'état de fait a été établi de manière manifestement inexacte ou en violation du droit. Aucune nouvelle allégation ou preuve ne peut être produite (art. 398 al. 4 CPP).

Le pouvoir d'examen de l'autorité d'appel est ainsi limité dans l'appréciation des faits à ce qui a été établi de manière arbitraire (arrêt du Tribunal fédéral 6B_362/2012 du 29 octobre 2012 consid. 5.2). En outre, aucune allégation ou preuve nouvelle ne peut être produite devant l'instance d'appel (art. 398 al. 4, 2e phrase CPP). Il s'agit là d'une exception au principe du plein pouvoir de cognition de l'autorité de deuxième instance qui conduit à qualifier d'appel "restreint" cette voie de droit (arrêt du Tribunal fédéral 1B_768/2012 du 15 janvier 2013 consid. 2.1). En revanche, la partie appelante peut valablement renouveler en appel les réquisitions de preuve formulées devant le premier juge et qui ont été rejetées (arrêt du Tribunal fédéral 6B_202/2015 du 28 octobre 2015 consid. 2.2 et les arrêts cités).

Le libre pouvoir de cognition dont elle dispose en droit confère à l'autorité cantonale la possibilité, si cela s'avère nécessaire pour juger du bien-fondé ou non de l'application d'une disposition légale, d'apprécier des faits que le premier juge a omis d'examiner, lorsque ceux-ci se révèlent être pertinents (arrêt du Tribunal fédéral 6B_1247/2013 du 13 mars 2014 consid. 1.3).

2. **2.1.1.** Conformément à l'art. 90 al. 1 de la LCR, celui qui viole les règles de la circulation prévues par ladite loi ou par les dispositions d'exécution émanant du Conseil fédéral est puni de l'amende.

2.1.2. Selon l'art. 26 al. 1 LCR, 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. Cette disposition énonce une règle de prudence. Si elle n'a qu'une valeur subsidiaire par rapport aux règles spéciales de circulation, elle n'en est

pas moins importante pour l'interprétation des règles spéciales. Elle indique quelle est l'idée conductrice du comportement des usagers dans la circulation (ANDRÉ BUSSY ET AL., Code suisse de la circulation routière commenté, 4 e éd. 2015, n. 3.1 *ad* art. 26 LCR; ATF 94 IV 140 consid. 1 = JdT 1969 I 408 n°29 ; arrêt du Tribunal fédéral 6S_495/2006 du 6 mars 2007, consid. 4).

Conformément au principe de la confiance, déduit de l'art. 26 al. 1 LCR, celui qui viole des règles de la circulation et crée ainsi une situation confuse ou dangereuse ne peut pas attendre des autres qu'ils parent à ce danger par une attention accrue (ATF 143 IV 500 consid. 1.2.4 p. 506).

2.1.3. L'art. 36 al. 1 OCR précise que, sur les autoroutes et semi-autoroutes, il est interdit de faire demi-tour et marche arrière. Une telle manœuvre est également interdite sur une entrée ou une sortie d'autoroute (ANDRÉ BUSSY ET AL., *op.cit.*, n. 7.1.1 *ad* art. 36 OCR; arrêt du Tribunal fédéral 1C_184/2011 du 31 octobre 2011, consid. 2.4 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_452/2011 du 21 août 2012, consid. 3.1). L'observation de cette règle, qui est une norme de sécurité, est d'autant plus importante que l'expérience enseigne que les vitesses élevées admises sur les autoroutes ne laissent que peu de temps aux usagers pour réagir devant un obstacle imprévu et que leurs réactions sont souvent dans ce cas de nature à provoquer des accidents et collisions en série, en raison de la précipitation et de la trop grande énergie qu'ils mettent à manœuvrer (ATF 105 IV 213, consid. 1).

2.2.1. Au sens de l'art. 96 al. 1 let. c LCR, est puni de l'amende quiconque n'observe pas les restrictions ou les conditions auxquelles le permis de circulation ou l'autorisation sont soumis de par la loi ou dans un cas d'espèce. L'infraction peut être commise par un conducteur, mais également par toute personne qui contribue à ce qu'un véhicule soit mis en circulation au mépris des restrictions ou conditions auxquelles est soumise une autorisation (ANDRÉ BUSSY ET AL., *op. cit.*, n. 1.8 *ad* art. 96 LCR; YVAN JEANNERET, Les dispositions pénales de la loi sur la circulation routière, 2007, n. 26 *ad* art. 96 LCR).

Pour les règles de circulation réprimées par l'art. 90 et 96 al. 1 LCR, tant l'intention que la négligence sont punissables (art. 100 ch. 1 al. 1 LCR).

2.2.2. Selon l'art. 78 OCR, les véhicules qui, en raison de leur chargement, ne répondent pas aux prescriptions concernant les dimensions et le poids, ainsi que les véhicules spéciaux (art. 25 OETV), ne peuvent circuler sur la voie publique qu'en vertu d'une autorisation écrite.

L'autorité qui délivre l'autorisation exceptionnelle ordonnera les mesures qui s'imposent en raison des particularités des véhicules, pour assurer la sécurité des usagers de la route, protéger la chaussée, ainsi que pour empêcher toute entrave à la

circulation et tout excès de bruit. À cet effet, l'OFROU arrêtera des instructions uniformes (84 al. 1 OCR). L'art. 84 al. 2 OCR précise à cet égard que lorsque les conditions de la route et de la circulation sont mauvaises, les conducteurs et leurs auxiliaires doivent prendre de leur propre chef les autres mesures de sécurité qui s'imposent.

2.3.1. En l'espèce, il est établi et non contesté que l'appelant, en sa qualité de chauffeur professionnel et d'accompagnateur d'un convoi exceptionnel, avait pour mission d'assurer la sécurité du convoi et des autres usagers de la route, durant tout le trajet, en prenant les mesures nécessaires pour sécuriser le parcours selon l'itinéraire prévu dans l'autorisation spéciale.

Le premier juge a retenu que l'appelant a effectué, le 7 juillet 2020 à 9h18, plusieurs manœuvres sur la voie d'accès N° 1410 d'un tronçon de l'autoroute A1 en travaux. Il a ainsi empiété sur la voie lente de circulation – impliquant un déplacement à vitesse réduite, un arrêt et une marche arrière – pour inciter les usagers circulant en amont à ralentir et s'arrêter afin de permettre au convoi exceptionnel de s'engager sur l'autoroute. Ces manœuvres, certes brèves, ont eu – et avaient nécessairement – pour effet d'entraver la circulation sur la voie de droite, et un camion et d'autres usagers circulant normalement n'ont alors pas eu d'autre alternative que de freiner ou de se déporter sur la voie rapide pour éviter une collision. Un tel constat ne consacre aucune appréciation erronée des preuves, dès lors qu'il résulte clairement des images de vidéosurveillance.

Il importe peu que la marche arrière ait eu lieu sur quelques mètres seulement et qu'il n'y ait pas eu d'accident. Le seul élément déterminant est que par sa manœuvre de marche arrière sur l'autoroute, l'appelant a mis en danger les autres usagers de la route, à tout le moins par négligence. Partant, ces faits sont constitutifs d'infraction à l'art. 90 al. 1 LCR *cum* 36 OCR.

2.3.2. L'appelant avait connaissance du parcours défini à l'avance dans l'autorisation spéciale, lequel avait été étudié au préalable par le transporteur. Des mesures supplémentaires pouvaient être anticipées compte tenu de la configuration des lieux, de la vitesse des véhicules à cet endroit - même si elle était limitée à 80 km/h - et de la densité du trafic, étant relevé que la manœuvre a de surcroît eu lieu le matin à une heure de forte affluence, ce que l'appelant pouvait et devait prévoir. Le transporteur lui avait préalablement indiqué que compte tenu de sa dimension, le convoi allait empiéter sur la voie de droite de l'autoroute au sortir du virage et que « *ça allait passer de justesse* ». L'appelant avait donc conscience des risques en découlant. Sa vigilance aurait dû être d'autant accrue qu'il savait que c'était la première fois qu'un convoi aussi important entrait sur ce tronçon d'autoroute depuis la modification de cette sortie.

Dans ces conditions, le cheminement présentait des difficultés particulières telles qu'il appartenait à l'appelant, en tant que chauffeur professionnel et accompagnant d'un convoi exceptionnel soumis à autorisation, de les anticiper en prenant de son propre chef d'autres mesures de sécurité que celles imposées par l'autorité qui a délivré l'autorisation spéciale du 30 juin 2020. L'appelant l'a par ailleurs reconnu lui-même en déclarant, au cours de la procédure, qu'il lui appartenait d'anticiper les éventuelles difficultés liées au parcours et prévoir les mesures nécessaires pour le sécuriser, et ce indépendamment des prescriptions spécifiques indiquées dans l'autorisation. Au lieu de cela, il a omis de prendre une quelconque mesure préventive, comme par exemple, demander l'appui de la police ou d'un deuxième véhicule d'accompagnement.

L'appelant n'a ainsi pas pris les mesures de sécurité suffisantes qui s'imposaient pour assurer la sécurité des usagers de la route en vertu d'une autorisation spéciale. Ces faits sont constitutifs d'infraction à l'art. 96 al. 1 let. c LCR *cum* 84 al. 2 OCR.

2.4. L'appelant se prévaut des circonstances particulières liées à sa qualité d'accompagnateur d'un convoi exceptionnel.

2.4.1. Selon l'art. 14 al. 1 LCR, tout conducteur de véhicule automobile doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires à la conduite. A cet égard, l'al. 3 de cette disposition précise que dispose des qualifications nécessaires celui qui connaît les règles de la circulation et est capable de conduire en toute sécurité les véhicules de la catégorie correspondant au permis.

Selon l'art. 67 al. 1 let. i de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), les usagers de la route sont tenus de se conformer aux signes et instructions donnés par le personnel des véhicules convoyeurs signalés de véhicules spéciaux et de transports spéciaux. Pour faire régler la circulation par le personnel de véhicules convoyeurs signalés (al. 1, let. i), il est nécessaire d'obtenir l'autorisation de l'autorité cantonale de police. Celle-ci donne les ordres nécessaires; elle peut déléguer sa compétence aux autorités locales de police (art. 67 al. 3 OSR). Selon le site internet officiel de l'Office fédéral des routes (ORFOU)[1], cette autorisation est liée au respect des conditions standard auxquelles les ACE mandatés doivent se conformer pour planifier et exécuter l'accompagnement de convois exceptionnels.

Les faits notoires, qu'il n'est pas nécessaire d'alléguer ni de prouver, sont ceux dont l'existence est certaine au point d'emporter la conviction du juge, qu'il s'agisse de faits connus de manière générale du public ("*allgemeine notorische Tatsachen*") ou seulement du juge ("*amtskundige oder gerichtskundige Tatsachen*"). Pour être

[1] Note de l'OFROU intitulée « accompagnateurs privés de convois exceptionnels avec autorisation de police », disponible sous https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/services/vehicules/autorisations-speciales/transports-et-vehicules-speciaux.html, consulté le 15.03.2021.

notoire, un renseignement ne doit pas être constamment présent à l'esprit ; il suffit qu'il puisse être contrôlé par des publications accessibles à chacun (ATF 138 II 557 consid. 6.2 p. 564 ; arrêt du Tribunal fédéral 4A_645/2011 du 27 janvier 2012 consid. 3.4.2). En ce qui concerne Internet, seules les informations bénéficiant d'une empreinte officielle (par ex. Office fédéral de la statistique, inscriptions au registre du commerce, cours de change, horaire de train des CFF, etc.) peuvent être considérées comme notoires au sens de l'art. 139 al. 2 CPP, car facilement accessibles et provenant de sources non controversées. Dans tous les cas, une certaine prudence s'impose dans la qualification d'un fait comme étant généralement connu du public, dans la mesure où il en découle une exception aux principes régissant l'administration des preuves en procédure pénale (art. 139 ss CPP ; ATF 143 IV 380 consid. 1.2 = SJ 2018 I 289).

Le Tribunal fédéral a eu l'occasion d'examiner la force obligatoire des prescriptions du "Guide technique du conducteur/de la conductrice chargé(e) du transport de marchandises dangereuses par route" (ci-après: guide technique), édité par l'Association suisse des transports routiers (ASTAG). Il a relevé que s'il est vrai que le guide technique n'est en principe pas source de règles de droit, de telles directives sont cependant en général l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés et doivent être prises en considération à ce titre (ATF 118 Ib 614 consid. 4b; arrêt du Tribunal fédéral 1A.51/2005 du 29 novembre 2005, consid. 2.3). Le guide technique se basant, en outre, sur différentes lois et ordonnances fédérales, les autorités cantonales sont légitimées à s'appuyer sur celui-ci pour rendre leur décision (arrêt du Tribunal fédéral 1A.277/2005 du 3 juillet 2006, consid. 6.1).

2.4.2. En l'espèce, il ressort du site officiel du Canton de Fribourg[2], accessible à chacun, que la Police fribourgeoise est chargée de délivrer l'autorisation d'accompagnant de convois exceptionnels (ci-après : autorisation ACE), sur la base de l'art. 67 al. 3 OSR, en tant que représentante de tous les cantons romands. Ce site précise également que « *l'autorisation est liée au respect des dispositions standards auxquelles les ACE mandatés doivent se conformer pour planifier et exécuter l'accompagnement de convois exceptionnels.* ». Ces dispositions standard ont été adoptées sur la base de différentes lois et ordonnances, comme par exemple, l'art. 9 al. 1 et 3, art. 27 al. 1 de la LCR, l'art. 84 et 85 de l'OCR, l'art. 25 al. 1 et 78 al. 1 de l'OETV, art. 67 al. 1 let. i et al. 3, art. 103 al. 5 et 104 al. 1 OSR, la Directive n° 6 de l'Association des services des automobiles (ASA) concernant inscription des conditions spéciales et des autorisations dans le permis de circulation ainsi que dans l'autorisation spéciale des véhicules et des convois exceptionnels, l'Ordonnance concernant les routes de grand transit du

[2] Site officiel du Canton de Fribourg, disponible sous https://www.fr.ch/police-et-securite/criminalite-ordre-public-et-circulation/accompagnant-prive-de-convois-exceptionnels-ace, consulté le 15.03.2021.

18 décembre 1991 (RS 741.272) et la Directive de l'OFROU concernant l'équipement de véhicules avec feux orange de danger.

Les dispositions standard édictées par la Police fribourgeoise sont ainsi l'expression de l'expérience de professionnels éprouvés, d'une part, et elles ont été adoptées sur la base de différentes lois et ordonnances fédérales, d'autre part. Par conséquent, bien qu'elles ne constituent pas des règles de droit, les dispositions standard de la Police fribourgeoise constituent une source fiable pour déterminer les droits et obligations pour les ACE.

2.4.3. Selon ces dispositions, les ACE ont l'obligation de vérifier minutieusement le trajet avant l'accompagnement du CE et doivent prendre les dispositions appropriées afin d'effectuer le transport en toute sécurité, telles que l'engagement de plusieurs véhicules d'accompagnement (point 3.1). L'ACE est par ailleurs tenu de demander le soutien de la police, notamment si cela est nécessaire en raison de la dangerosité du tronçon emprunté ou de risques particuliers (lors de manœuvres de circulation, sur des routes à fort trafic et ou à vitesse faible sur les routes à fort trafic, convois Castor, etc.) (point 3.13).

Les faits déjà évoqués *supra* (consid. 2.2.1 et 2.2.2), dont l'avertissement préalable du transporteur que le convoi devait empiéter sur la voie de droite et que *« ça allait passer de justesse* » auraient dû inciter l'appelant à une prudence accrue. La prudence était également commandée par la dimension imposante du convoi et la configuration de lieux (trafic dense et tronçon de l'autoroute en travaux) qu'il connaissait au préalable.

Dans ces circonstances, l'appelant n'avait pas la faculté mais l'obligation de demander l'aide de la police ou celle d'un deuxième véhicule d'accompagnement conformément aux point 3.1 et 3.13 des dispositions standard, ce qu'il a omis de faire. L'appelant ne pouvait l'ignorer car, en tant que chauffeur professionnel et accompagnant de convois exceptionnels soumis à autorisation, il devait connaître les règles de circulation liées à son permis et aux autorisations y afférentes.

2.4.4. Au surplus, ni la LCR ni les ordonnances y afférentes ne précisent quelles sont les autres mesures de sécurité que les conducteurs et ses auxiliaires doivent prendre de leur propre chef conformément à l'art. 84 al. 2 OCR. Or, au regard de ce qui précède, la section 3 des conditions standard de la Police Fribourgeoise contient des exemples de mesures préventives au sens de cette disposition.

L'appelant ne peut ainsi pas se prévaloir des règles en matière de convois exceptionnelles pour justifier l'infraction à l'art. 96 al. 1 let. c LCR *cum* 84 al. 2 OCR.

2.5. L'appelant se prévaut de justes motifs.

2.5.1. Selon l'art. 85 al. 1 OCR, les conducteurs doivent circuler de manière à gêner le moins possible les autres usagers de la route. Ils faciliteront les croisements et les dépassements aux autres véhicules, au besoin en s'arrêtant hors de la chaussée. Selon l'alinéa 3, pour de justes motifs et à condition d'observer des mesures de sécurité suffisantes, les conducteurs de véhicules spéciaux et de transports spéciaux peuvent déroger aux règles de la circulation ainsi qu'aux obligations indiquées par des signaux ou des marques. Cette règle s'applique par analogie aux véhicules convoyeurs ainsi qu'aux véhicules servant à la construction, à l'entretien et au nettoyage des routes.

En l'espèce, il suffit de visionner les images de vidéosurveillance pour constater que le prévenu n'a en réalité pris aucune précaution. Il s'est introduit à vitesse très réduite sur l'autoroute, certes avec un véhicule comprenant un balisage, mais sans être accompagné d'un autre véhicule qui aurait pu le guider et lui ouvrir la voie. Cette manœuvre a de surcroît occasionné une mise en danger non seulement abstraite mais également concrète. Dans un premier temps, elle a contraint un camion à effectuer une manœuvre d'évitement et à se déporter sur la voie rapide pourtant interdite aux poids lourds, puis dans un deuxième temps, la marche arrière effectuée par l'appelant a contraint d'autres véhicules à ralentir fortement et à se déporter sur la voie de gauche pour éviter une collision. Ces comportements ne constituaient pas des mesures suffisantes pour assurer la sauvegarde de la sécurité des usagers de la route. Ils étaient de nature à provoquer des accidents et collisions en chaîne, que le camion et les autres usagers ont pu éviter de justesse. De plus, s'il avait adopté des mesures préventives, notamment avec un véhicule ouvreur, il n'aurait pas eu à faire marche arrière.

2.5.2. Le motif extralégal de la collision de devoirs s'applique lorsque pour sauvegarder des intérêts légitimes l'auteur a usé de moyens nécessaires et adaptés au but visé, que l'acte (ordinairement illicite) constitue la seule voie possible et qu'il apparaisse manifestement moins important que les intérêts dont l'auteur a voulu assurer la sauvegarde (ATF 113 IV 4, consid. 3). Le comportement adopté par l'appelant, notamment la marche arrière effectuée, ne constituait en aucun cas la seule voie possible pour assurer la sécurité des usagers de la route. Il aurait pu prendre des mesures préventives telles que l'accompagnement de la police ou d'un second véhicule. De plus, son comportement était de nature à provoquer des accidents et collisions en chaîne qui, sur une autoroute, présentent toujours un risque élevé, qui s'est concrétisé en l'espèce puisque certains véhicules ont dû fortement ralentir et se déporter sur la voie de gauche afin éviter une collision.

2.5.3. L'existence d'un éventuel *« pouvoir de police »* dont l'appelant était investi en sa qualité d'accompagnateur d'un convoi exceptionnel n'entre pas non plus en

considération. L'art. 14 CP dispose que celui qui agit comme la loi l'ordonne ou l'autorise se comporte de manière licite, même si l'acte est punissable en vertu du code pénal ou d'une autre loi. La licéité de l'acte est, en tous les cas, subordonnée à la condition qu'il soit proportionné à son but (ATF 107 IV 84 consid. 4 p. 86 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_960/2017 du 2 mai 2018 consid. 3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_507/2017 du 8 septembre 2017 consid. 3.4).

Quand bien même il était fondé à donner des instructions contraignantes sur l'autoroute, la manœuvre de marche arrière de l'appelant a mis en danger les usagers de la route pour les raisons déjà évoquées *supra* (consid. 2.2.1 ss.). Une telle mise en danger est hors de proportion avec le but poursuivi, soit permettre l'accès d'un convoi exceptionnel sur la route, objectif qui ne permet pas d'exposer les autres usagers à un danger.

2.5.4. L'appelant ne peut non plus se prévaloir d'un éventuel devoir de fonction découlant de l'art. 67 al. 1 et al. 3 OSR. En effet, cette disposition confirme que pour faire régler la circulation par les personnels de véhicules convoyeur signalés, il est nécessaire d'obtenir l'autorisation cantonale de police, laquelle est liée au respect des conditions standard pour les accompagnants des convois exceptionnels (ACE), selon les explications de l'OFROU *supra* (consid. 2.3.2).

Au vu de ce qui précède, le prévenu sera déclaré coupable d'infraction aux art. 90 al. 1 LCR (*cum* art. 36 OCR) et 96 al. 1 let. c LCR (*cum* 84 al. 2 OCR).

3. **3.1.** Les infractions aux art. 90 al. 1 et 96 al. 1 let. c LCR sont passibles d'une amende.

3.2. Aux termes de l'article 106 al. 3 CP, le juge fixe l'amende et la peine privative de liberté de substitution en tenant compte de la situation de l'auteur afin que la peine corresponde à la faute commise. L'art. 47 CP, applicable par le renvoi de l'art. 104 CP, précise que le juge tient compte des antécédents et de la situation personnelle de l'auteur ainsi que de 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).

L'article 47 CP confère un large pouvoir d'appréciation au juge (ATF 135 IV 130 consid. 5.3.1). Le facteur essentiel est celui de la faute (arrêt du Tribunal fédéral 6B_992/2008 du 5 mars 2009 consid. 5.1). 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, 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; 129 IV 6 consid. 6.1 et arrêt du Tribunal fédéral 6B_759/2011 du 19 avril 2012 consid. 1.1).

Selon l'article 106 al. 1 à 3 CP, sauf disposition contraire de la loi, le montant maximum de l'amende est de 10 000 francs (al. 1). Le juge prononce dans son jugement, pour le cas où, de manière fautive, le condamné ne paie pas l'amende, une peine privative de liberté de substitution d'un jour au moins et de trois mois au plus (al. 2).

Le juge doit tenir compte du revenu de l'auteur et de sa fortune, de son état civil et de ses charges de famille, de sa profession et de son gain professionnel, de son âge et de son état de santé, ainsi que de l'économie réalisée par la commission de l'infraction (ATF 129 IV 6 consid. 6 in JdT 2005 IV 215 et Commentaire romand, Code pénal I, art. 1-110 CP, 2ème édition, 2021, *ad* art. 106 CP n° 6 à 8).

Lorsque les peines envisagées concrètement sont de même genre, l'art. 49 al. 1 CP impose au juge, dans un premier temps, de fixer la peine pour l'infraction abstraitement - d'après le cadre légal fixé pour chaque infraction à sanctionner - la plus grave, en tenant compte de tous les éléments pertinents, parmi lesquels les circonstances aggravantes ou atténuantes. Dans un second temps, il augmentera cette peine pour sanctionner chacune des autres infractions, en tenant là aussi compte de toutes les circonstances y relatives (ATF 144 IV 313 consid. 1.1.2).

3.3. En l'espèce, il sera tenu compte, pour la fixation de l'amende, de la faute relativement légère du prévenu, même si celle-ci ne doit pas être minimisée. Il n'a pas pris toutes les mesures qui s'imposaient pour assurer la sécurité des autres usagers de la route sur le trajet selon l'autorisation spéciale. Si la manœuvre du prévenu n'a heureusement pas eu de conséquence, elle était néanmoins dangereuse et a obligé d'autres usagers de la route, notamment un camion et d'autres véhicules, à faire une manœuvre d'évitement. Cela étant, malgré le manque d'anticipation dont il a fait preuve, le prévenu a pris les mesures qui lui paraissaient les plus adéquates sur le moment pour sécuriser le parcours. La collaboration du prévenu a été sans particularité. Sa prise de conscience est relative, dans la mesure où il indique qu'il ferait les choses différemment aujourd'hui parce que la gendarmerie l'exige mais il persiste à soutenir que son comportement et sa manœuvre ne prêtaient pas le flanc à

la critique. Au regard de ce qui précède, aucun motif de diminution ou d'exemption de peine ne saurait être retenu en faveur de l'appelant.

3.4. Les infractions aux art. 90 al. 1 et 96 al. 1 let. c LCR sont chacune passibles d'une amende. Eu égard à la mise en danger concrète en l'espèce, il sera retenu que l'infraction la plus grave commise est la violation de l'interdiction de la marche-arrière, qui commande à elle seule une amende de base de CHF 400.-. Il convient d'aggraver cette amende de CHF 200.- (peine hypothétique d'à tout le moins CHF 400.-) pour l'infraction à l'art. 96 LCR. La peine d'ensemble de CHF 600.- prononcée par le premier juge s'avère donc adéquate et sera confirmée. La peine privative de liberté de substitution de six jours sera également confirmée, l'appel étant intégralement rejeté.

4. **4.1.** L'appelant, qui succombe entièrement, supportera les frais de la procédure d′appel, comprenant un émolument de CHF 1'000.- (art. 428 CPP et art. 14 al. 1 let. e du règlement fixant le tarif des frais en matière pénale du 22 décembre 2010 [RTFMP]).

5. Les conclusions en indemnisation de l'appelant seront rejetées (art. 429 CPP).

* * * * *

PAR CES MOTIFS,

LA PRÉSIDENTE
DE LA CHAMBRE PÉNALE D'APPEL ET DE RÉVISION :

Reçoit l'appel formé par A_____ contre le jugement JTDP/1292/2021 rendu le 18 octobre 2021 par le Tribunal de police, dans la procédure P/2305/2021.

Le rejette.

Condamne A_____ aux frais de la procédure d'appel, en CHF 1'155.-, comprenant un émolument de CHF 1'000 -.

Confirme le jugement entrepris, dont le dispositif est le suivant :

« Déclare A_____ coupable d'infraction aux art. 90 al. 1 LCR (cum art. 36 OCR) et 96 al. 1 let. c LCR.

Condamne A_____ à une amende de CHF 600.- (art. 106 CP).

Prononce une peine privative de liberté de substitution de 6 jours.

Dit que la peine privative de liberté de substitution sera mise à exécution si, de manière fautive, l'amende n'est pas payée.

Condamne A_____ aux frais de la procédure, arrêtés à CHF 400.- (art. 426 al. 1 CPP).

Rejette les conclusions en indemnisation de A_____ (art. 429 CPP)."

Notifie le présent arrêt aux parties.

Le communique, pour information, au Tribunal de police et au Service cantonal de véhicules.

La greffière :	La présidente :
Melina CHODYNIECKI	Gaëlle VAN HOVE

Indication des voies de recours :

Conformément aux art. 78 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral (LTF), 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 (1000 Lausanne 14), par la voie du recours en matière pénale, sous la réserve qui suit.

ETAT DE FRAIS

COUR DE JUSTICE

Selon les art. 4 et 14 du règlement du 22 décembre 2010 fixant le tarif des frais et dépens en matière pénale (E 4 10.03).

Total des frais de procédure du Tribunal de police :	CHF	800.00
Bordereau de frais de la Chambre pénale d'appel et de révision		
Délivrance de copies et photocopies (let. a, b et c)	CHF	00.00
Mandats de comparution, avis d'audience et divers (let. i)	CHF	80.00
Procès-verbal (let. f)	CHF	00.00
Etat de frais	CHF	75.00
Emolument de décision	CHF	1'000.00
Total des frais de la procédure d'appel :	CHF	1'155.00
Total général (première instance + appel) :	**CHF**	**1'955.00**