

REPUBLIQUE ET



CANTON DE GENEVE

POUVOIR JUDICIAIRE

P/24342/2022

AARP/460/2024

COUR DE JUSTICE

Chambre pénale d'appel et de révision

Arrêt du 19 décembre 2024

Entre

A _____, domicilié _____, comparant par M^e B _____, avocat,

appelant,

contre le jugement JTDP/820/2024 rendu le 27 juin 2024 par le Tribunal de police,

et

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

intimé.

Siégeant : M. Pierre BUNGENER, président ; Mmes Alessandra CAMBI FAVRE-BULLE et Sara GARBARSKI, juges ; Mme Cécile JOLIMAY, greffière-délibérante.

EN FAIT :

A. a. En temps utile, A_____ appelle du jugement du 27 juin 2024 par lequel le Tribunal de police (TP) l'a reconnu coupable de conduite sous retrait du permis de conduire (art. 95 al. 1 let. b de la Loi fédérale sur la circulation routière [LCR]), de conduite d'un véhicule non couvert par l'assurance responsabilité civile (art. 96 al. 2 LCR), de conduite d'un véhicule ne correspondant pas aux prescriptions (art. 93 al. 2 let. a LCR), de violation simple des règles de la circulation routière (art. 90 al. 1 LCR), de conduite d'un véhicule sous défaut de permis de circulation ou de plaques de contrôle (art. 96 al. 1 let. a LCR) et l'a condamné à une peine pécuniaire de 70 jours-amende à CHF 130.- l'unité ainsi qu'à une amende de CHF 400.-, peine privative de liberté de substitution de quatre jours, a renoncé à révoquer le sursis octroyé le 18 novembre 2019 par le TP, rejeté les conclusions en indemnisation de A_____ et mis les frais de la procédure à sa charge.

b. Celui-ci conclut à son acquittement, à l'octroi d'une indemnité de CHF 8'902.05 pour l'exercice raisonnable de ses droits de procédure et à ce que les frais soient laissés à la charge de l'État.

c. Selon l'acte d'accusation du 4 juillet 2023, il est reproché à A_____ d'avoir :

- à réitérées reprises entre le mois d'avril 2022 et la dernière fois le 12 août 2022, aux alentours de 18h05, sur la rue de la Coulouvrenière en direction de la rue du Stand, circulé à Genève au guidon du motorcycle léger de marque et type C_____, alors qu'il faisait l'objet d'une décision de retrait de son permis de conduire d'une durée de douze mois prononcée par l'Office cantonal des véhicules (OCV) le 9 novembre 2021 et valable du 11 janvier 2022 au 10 janvier 2023, que le véhicule n'était pas couvert par l'assurance-responsabilité civile prescrite, qu'il n'était pas admis à la circulation sur la voie publique et était dépourvu du permis de circulation et de la plaque de contrôle nécessaires, et

- d'avoir, le 12 août 2022, aux alentours de 18h05, sur la rue de la Coulouvrenière, en direction de la rue du Stand, à Genève, au guidon du motorcycle léger de marque et type C_____, omis d'observer le signal de prescription "accès interdit".

B. Les faits pertinents suivants ressortent de la procédure :

a. Par décision du 9 novembre 2021 de l'OCV, A_____ a fait l'objet d'un retrait de permis de conduire toutes catégories du 11 janvier 2022 au 10 janvier 2023 et a été requis de déposer son permis auprès de cet office à la date indiquée. Pendant la durée du retrait, il était autorisé à conduire des véhicules de catégories G et M ainsi que ceux pour lesquels un permis de conduire n'était pas nécessaire.

b. Selon le rapport du 10 novembre 2022, le 12 août précédent, à 18h05, A_____ avait été observé par la Police municipale alors que, venant de la place des Volontaires, il circulait au guidon d'un véhicule électrique à la rue de la Coulouvrenière en direction de la rue du Stand, malgré un signal "Accès interdit". Ayant constaté que ledit véhicule ne portait pas de plaques d'immatriculation, la police lui avait intimé l'ordre de s'arrêter. Le contrôle subséquent avait révélé que A_____ était sous interdiction générale de circuler pour toutes les catégories. En procédant à un contrôle manuel du véhicule, selon les trois modes disponibles, la police avait relevé, roues levées, des vitesses de 32 km/h, 43 km/h et enfin 56 km/h. Le véhicule a été mis en fourrière en vue d'une expertise technique.

c. A teneur du rapport d'inspection technique du 31 octobre 2022, le test de vitesse du véhicule C_____, châssis n° 1_____, sur lequel circulait A_____ le jour des faits précités, (test réalisé par l'appareil D_____ n° 2_____, Métras 3_____ – certificat n° 4_____) a relevé une vitesse (indicative) de 41 km/h et, selon données internet, une puissance moteur de 1500 W. L'expertise technique mentionne une non-conformité (globale) de l'engin, lequel est soumis à l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT), ainsi qu'à celle sur les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV). Selon l'expertise, afin d'être utilisé sur la voie publique, ce véhicule devait être assimilé à la catégorie "motocycle léger" et répondre aux bases légales des ordonnances précitées. En tant que véhicule dispensé de la réception par type (art. 4 ORT – importation pour un usage personnel), il devait d'abord être annoncé à l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières. A la suite de cette démarche, il devait être présenté à l'autorité d'immatriculation pour fixer les prérequis et diriger le détenteur auprès des organes agréés selon l'annexe 2 de l'ORT, en vue d'une éventuelle immatriculation. En cas de levée de séquestre, le deux-roues expertisé demeurerait non conforme et sans possibilité de circuler sur la voie publique en Suisse.

Le dossier photos annexé avec le rapport d'inspection technique montre que l'engin ne possède pas d'assistance au pédalage et mentionne les caractéristiques suivantes, issues d'internet : modèle 5_____ de la marque C_____, vitesse 25 et 45 km/h, puissance 1.5 KW (2 hp), un poids inconnu, une batterie E_____ (LFP) avec une vie de 1500 cycles, gamme 50 km et un temps de charge de 6-8 heures. La légende qui accompagne ces données le présente comme un cyclomoteur disposant d'un moteur électrique de 1500 watts pour une vitesse de pointe de 50 km/h.

d.a. Entendu par la police, A_____ a expliqué ne pas avoir vu le panneau "accès interdit". Il était bien le détenteur du véhicule de marque C_____, acheté en avril 2022, qu'il utilisait tous les jours pour ses besoins professionnels. Il l'avait acheté car il n'avait pas de permis et n'avait alors pas conscience qu'il roulait à 40 km/h. Il pensait qu'il s'agissait d'une trottinette électrique avec laquelle il pouvait circuler sur les voies cyclistes, comme on le lui avait expliqué à l'achat, le garage ayant appelé un poste de police. Les 56 km/h mesurés par la police l'étonnaient. Son vendeur lui avait

expliqué que ce deux-roues circulait à 25 km/h et qu'il n'était pas possible de l'immatriculer car il n'existait pas de documentation. Il ignorait que son véhicule n'était pas admis à la circulation en Suisse et qu'il devait être titulaire du permis de conduire pour motocycle léger. Il n'avait pas conclu d'assurance responsabilité civile. Il a précisé devant le Ministère public (MP) qu'après l'achat, il s'était renseigné auprès du Service juridique de l'OCV et qu'il avait été informé qu'il pouvait conduire un véhicule de type motocycle allant jusqu'à 45 km/h malgré son retrait de permis. Avant l'achat, il s'était également informé auprès du vendeur s'il pouvait conduire l'engin sans permis de conduire et on lui avait répondu affirmativement car le véhicule allait à 25 km/h. Sinon, il ne l'aurait pas acheté. Il ignorait également qu'il fallait une immatriculation et une assurance RC pour le conduire, ce qu'il n'avait pas. Il s'était rendu à l'OCV afin de l'immatriculer. Ce dernier lui avait répondu qu'il ne pouvait le faire car A_____ n'avait pas les documents d'homologation. Il avait cependant continué à utiliser le véhicule tous les jours entre avril 2022 et le 12 août 2022 car il le savait limité à 25 km/h. Il n'avait su qu'il allait plus vite que les 30 km/h admissibles pour un cyclomoteur qu'au jour de son interpellation. Son véhicule avait bien un compteur kilométrique mais il n'était pas étalonné. Chaque fois qu'il croisait un panneau indiquant sa vitesse, il y avait une dizaine de km/h d'écart. Pour lui, malgré ce que qu'indiquait le compteur kilométrique, l'engin n'allait pas plus vite qu'à 25 km/h, sinon de quelques km/h, ce qui n'était pas grave. Il n'avait pas circulé en accès interdit sur la place des Volontaires.

d.b. Devant le TP, A_____ a contesté tous les faits qui lui étaient reprochés. Le véhicule de marque C_____ lui avait été vendu comme une petite moto électrique de 20 km/h. Il ne nécessitait ni permis de conduire, ni immatriculation, ni assurance. Il n'avait jamais atteint les 50 km/h mais au maximum 25 à 27 km/h. La taille des roues et la présence de freins à disque à l'avant et à l'arrière ne l'avait pas fait douter qu'il ne pouvait circuler sur la voie publique sans plaques de contrôle, vu les affirmations de son vendeur selon lesquelles ce deux-roues n'allait pas plus vite que 20 ou 25 km/h et pouvait circuler sur la piste cyclable. Ce vendeur lui avait dit ne pas avoir les moyens d'étalonner le véhicule et qu'il n'avait pas de documents d'homologation. Il savait que le compteur kilométrique d'origine affichait des valeurs fausses et imprécises car lorsqu'il passait devant des indicateurs électriques de vitesse présents sur certaines voies publiques, dont à la route de Saint-Georges, ces derniers indiquaient des valeurs de 10 ou 12 km/h supérieures. Il avait continué de circuler sur la voie publique bien que l'OCV l'ait informé que l'immatriculation était impossible faute de documents d'homologation, parce qu'il n'avait que ce moyen de transport dont on lui avait dit qu'il pouvait le conduire sans permis. En réalité, il ne voulait pas immatriculer le véhicule auprès de l'OCV mais uniquement savoir s'il pourrait plus tard en acheter un autre électrique plus puissant. La police avait relevé des vitesses allant de 32 à 56 km/h, parce que la batterie était pleine et qu'il n'y avait pas de poids sur le véhicule.

d.c. A _____ a versé à la procédure, outre deux photographies de véhicules de même type, dont l'une avec l'indication VELO ELECTRIQUE STYLE SCOOTER F _____ 25km/h, 400W homologué suisse, sans casque et sans plaque comportant un pédalier, une attestation provenant de G _____, datée du 24 avril 2024, relative à la vente, le 1^{er} avril 2022, d'un scooter trot électrique de catégorie cyclomoteur électrique léger (20 km/h max) châssis n° 1 _____ certifié par le fournisseur comme étant "*roulable sans plaques sur les pistes cyclables, sans plaque d'immatriculation selon appartenance à la catégorie cyclomoteur électrique léger (20 km/h)*". Il a également produit une documentation provenant du site internet H _____ .ch concernant le nouveau scooter électrique 5 _____, avec moteur au choix de 500 ou 800 watts dont la vitesse maximale est de 20 km/h, avec une batterie de 25 ampères et une autonomie de 80 km ainsi que la liste des principales prescriptions concernant l'admission et l'utilisation de cyclomoteurs et de vélos-taxis électriques (état au 1^{er} février 2019).

C. a. La Chambre pénale d'appel et de révision (CPAR) a ordonné l'instruction de la cause par la voie écrite avec l'accord des parties (art. 406 al. 2 du Code de procédure pénale [CPP]).

b. Persistant dans ses conclusions, subsidiairement admettant l'infraction de conduite d'un véhicule ne correspondant pas aux prescriptions (art. 93 al. 2 let. a LCR) et le prononcé d'une amende n'excédant pas CHF 200.-, A _____ maintient avoir conduit un véhicule assimilé à une trottinette électrique de la catégorie des cyclomoteurs légers. Sans tenir compte de l'attestation émise par G _____ et de la documentation ressortant d'internet, le TP ne se basait que sur la vitesse du véhicule pour admettre la catégorie dans laquelle le véhicule litigieux entraît. Dans le doute concernant la puissance du moteur, le modèle précis et les données du fabricant, il fallait retenir la version la plus favorable à l'appelant, soit qu'il conduisait un cyclomoteur léger. L'expertise de l'OCV était critiquable en ce qu'elle se basait sur des données erronées, tirées d'internet, relatives à la puissance du moteur et contraires aux indications données par G _____ dans son attestation. Il existait des doutes quant à la vitesse maximale du véhicule dès lors que l'expertise retenait une vitesse de 41 km/h alors que la Police municipale avait mentionné qu'un inspecteur lui avait fait état d'une vitesse de 38 km/h sur le banc. Il était admis que le véhicule pouvait dépasser la limite de 20 km/h mais cela dépendait des conditions d'utilisation et ne le faisait pas sortir de la catégorie des cyclomoteurs pour celle des motocycles légers. Ayant conservé la catégorie M du permis de conduire, A _____ aurait pu acheter un vélo électrique allant jusqu'à 45 km/h et, après s'être renseigné auprès de l'OCV, avait fait le choix de conserver le petit véhicule acquis, les informations reçues l'ayant conforté sur le fait qu'aucune immatriculation ni assurance n'étaient requises. Il ne pouvait imaginer que le véhicule soit requalifié dans une autre catégorie. Il avait fait tout ce qu'il pouvait en prenant des assurances auprès de son garagiste et de l'OCV et ne pouvait imaginer se retrouver au guidon d'un motorcycle, son véhicule restant, quoiqu'il en soit un cyclomoteur léger. Dès lors, vu la bonne foi de l'appelant, aucune infraction pour l'usage d'une bande cyclable ne pouvait être retenue contre lui alors

qu'il devait être acquitté d'infractions aux art. 95 al. 1 let. b, 96 al. 1 let a et 96 al. 2 LCR. En effet, il ne pouvait savoir que son véhicule n'était pas conforme alors qu'il aurait pu choisir d'acquérir un vélo électrique plus rapide. Il acceptait néanmoins une infraction légère par négligence pour ne pas s'être rendu compte que son véhicule roulait un peu trop vite si la CPAR devait le considérer comme ne répondant pas aux prescriptions. Il ne pouvait lui être reproché de n'avoir pas compris que son scooter trottinette pouvait être requalifié en motorcycle léger nécessitant un permis qu'il n'avait pas. Si cette requalification devait être maintenue, il devait être jugé selon son appréciation au sens de l'art. 13 du Code pénal (CP), voire, subsidiairement au sens de l'art. 21 CP. Il avait été conforté dans l'idée qu'il avait le droit de conduire, tout en sachant l'existence d'un défaut, et l'acquitter en considérant qu'il avait fait toute démarche nécessaire, en se fiant de bonne foi aux indications de son vendeur et de l'OCV. L'indemnité pour l'exercice raisonnable de ses droits de procédure s'élevait à CHF 4'815.85 en première instance et à CHF 4'086.20 pour la procédure d'appel. Cette indemnité lui était due en toute hypothèse même si la CPAR retenait une infraction à l'art. 93 al. 2 let. a LCR car A_____ n'aurait pas fait appel à un avocat s'il avait été condamné à une simple amende.

c. Le TP se réfère à sa décision.

d. Le MP conclut au rejet de l'appel. Il était établi et non contesté par l'appelant que le véhicule utilisé n'était pas équipé d'une assistance au pédalage et qu'il s'agissait d'un véhicule automobile au sens de l'art. 7 LCR. Seules étaient déterminantes la vitesse du véhicule et sa puissance pour définir sa catégorie. Il était établi que le véhicule présentait une vitesse supérieure à 30km/h au vu des vitesses relevées par la police et par l'OCV, ce qui suffisait à son admission dans la catégorie des motocycles légers au sens de l'art. 14 let. b ch. 1 de l'OETV. L'attestation du vendeur, indiquant manifestement une vitesse de moitié inférieure à celle relevée, avait été écartée à bon droit par le TP. L'expertise de vitesse du véhicule réalisée par l'OCV n'était pas critiquable, avec les conséquences que cela emportait. Une erreur sur les faits ne pouvait être retenue, l'appelant ne pouvant ignorer que son véhicule allait à plus de 25 km/h dès lors qu'il était doté d'un compteur kilométrique, pas plus qu'une erreur sur l'illicéité au vu de la vigilance dont il aurait dû faire preuve.

D. a. A_____, de nationalité suisse, est né le _____ 1959 en Italie. Il est marié et sans enfant. Il exploite une agence de sécurité à I_____ [GE] dont il tire un revenu mensuel net de CHF 9'256.-. Son loyer se monte à CHF 2'312.- incluant trois places de stationnement. Son assurance-maladie et celle de son épouse s'élèvent à CHF 1'206.-. Il possède un leasing de voiture à hauteur de CHF 800.- par mois. Il n'a ni économie, ni dette.

b. A teneur de l'extrait de son casier judiciaire suisse, A_____ a été condamné :

- le 18 novembre 2019, par le TP, à une amende de CHF 3'000.- sans sursis exécutoire et une peine privative de liberté de sept mois avec sursis exécutoire avec délai d'épreuve de trois ans, prolongé le 4 novembre 2021 par le MP jusqu'au 19 novembre 2023, pour violation grave des règles de la circulation au sens de la LCR et

- le 4 novembre 2021, par le MP, à une peine pécuniaire de 45 jours-amende de CHF 180.-, sans sursis exécutoire, pour violation grave des règles de la circulation au sens de la LCR.

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 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. En l'espèce, l'appelant considère avoir conduit un véhicule assimilé à une trottinette électrique de la catégorie des cyclomoteurs légers et non un véhicule ressortant à la catégorie des motocycles légers.

2.1.1. L'art. 14 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) dispose, sous son chapitre 3 "*Autres véhicules automobiles*" que sont réputés «*motocycles*» les véhicules suivants, pour autant qu'il ne s'agisse pas de cyclomoteurs (art. 18) :

b. les «*motocycles légers*», c'est-à-dire :

1. les véhicules automobiles à deux roues dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h de par leur construction, dont la puissance du moteur n'excède pas 4,00 kW et dont la cylindrée du moteur à allumage commandé n'est pas supérieure à 50 cm³ ;

2. [...] ;

3. les «*vélos-taxis électriques*», c'est-à-dire les véhicules à deux roues ou plus et à propulsion électrique, dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 2,00 kW au total, dont la vitesse maximale ne dépasse pas 20 km/h de par leur construction, qui sont éventuellement équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h, dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, n'excède pas 0,27 t et dont le poids total n'excède pas 0,45 t.

2.1.2. Selon l'art. 18 OETV : "Sont réputés «cyclomoteurs» :

a. les véhicules monoplaces, à roues placées l'une derrière l'autre, pouvant atteindre une vitesse de 30 km/h au maximum de par leur construction, dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 1,00 kW au total et équipés : 1. d'un moteur à combustion dont la cylindrée n'est pas supérieure à 50 cm³, ou 2. d'un système de propulsion électrique et d'une éventuelle assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h ;

b. les «cyclomoteurs légers», c'est-à-dire les véhicules équipés d'un système de propulsion électrique, dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 0,50 kW au total, pouvant atteindre une vitesse de 20 km/h au maximum de par leur construction et éventuellement équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h, et

1. qui ont deux places au plus ou ;

selon les chiffres 2 à 4 : qui sont spécialement conçus pour transporter une personne handicapée, composée d'un ensemble spécial spécialement conçus pour transporter deux enfants.

Les "vélos électriques 25 km/h" ainsi que les "trottinettes électriques 20 km/h" qui sont soumis aux mêmes règles que les vélos sont définis en tant que "cyclomoteurs légers" c'est-à-dire des véhicules équipés d'un système de propulsion électrique dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 0.50 kW [500 W] au total pouvant atteindre une vitesse de 20 km/h au maximum de par leur construction, éventuellement équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25km/h et qui ont deux places au plus (JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, Code suisse de la circulation routière commenté, 5^{ème} éd., 2024, ad art. 7 LCR, N 1.5).

2.1.3. L'art. 29 OETV spécifie pour le contrôle en vue d'immatriculation pour les véhicules automobiles et leurs remorques, qu'il faut procéder à un contrôle officiel avant leur immatriculation afin de déterminer s'ils satisfont aux prescriptions sur la construction et l'équipement. Au sens de l'alinéa 2, il n'est pas nécessaire de procéder à un contrôle en vue de l'immatriculation au sens des art. 30 à 32 pour les cyclomoteurs.

Selon l'art. 12 al. 1 LCR, les véhicules automobiles et leurs remorques fabriqués en série sont soumis à la réception par type, la procédure étant régie par l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT). Sont dispensés de la réception par type au sens de l'art. 4 al. 1 ORT les véhicules et châssis que des personnes importent pour leur usage personnel. L'expression « pour leur usage personnel » signifie qu'un véhicule est immatriculé en Suisse sous le nom de l'importateur déclaré lors du placement sous régime douanier.

Les instructions de l'Office fédéral des routes (OFROU) sur la dispense de la réception par type du 27 février 2014, sous généralités 2.1. page 3, indiquent que les véhicules et châssis dispensés de la réception par type sont soumis au contrôle individuel effectué par l'autorité cantonale d'immatriculation compétente. Même les véhicules dispensés de la réception par type ne peuvent être admis à circuler par l'autorité cantonale qu'à condition d'être en tous points conformes aux prescriptions. La dispense signifie uniquement que le véhicule en question n'est pas soumis à la réception par type, obligatoire en soi ; l'autorité d'immatriculation doit toutefois examiner si le véhicule est conforme aux prescriptions. Les véhicules dispensés de la réception par type doivent être annoncés directement à l'autorité cantonale d'immatriculation, accompagnés des documents nécessaires (cf. ch. 3), en vue du contrôle individuel. L'autorité d'immatriculation analyse les documents présentés. Pour le contrôle individuel précédant l'immatriculation en Suisse, il faut présenter à l'autorité d'immatriculation au moins les documents suivants: un rapport d'expertise (sauf pour les véhicules non dédouanés) et pour les véhicules importés, l'un des documents ci-après ayant valeur de justificatifs du placement sous régime douanier et la décision de taxation de la douane et décision de taxation TVA notamment.

2.1.4. À teneur de l'art. 93 al. 2 LCR est puni de l'amende quiconque conduit un véhicule dont il sait ou devrait savoir s'il avait prêté toute l'attention commandée par les circonstances qu'il ne répond pas aux prescriptions (lit. a) et le détenteur ou la personne responsable au même titre que lui de la sécurité d'un véhicule qui tolère, intentionnellement ou par négligence, l'emploi d'un véhicule ne répondant pas aux prescriptions (lit. b).

L'art. 219 al. 1 OETV dispose qu'est réputé notamment non conforme à la présente ordonnance, ce qui rend applicable l'art. 93 al. 2 LCR, le "véhicule" : a. dont les composants prescrits en permanence, à titre temporaire ou dans certains cas, ne répondent pas aux exigences ou manquent ; b. équipé de composants interdits en permanence ou à titre temporaire ; c. dont les composants non réceptionnés ont été montés sans l'autorisation nécessaire.

L'art. 93 al. 2 LCR est une infraction de mise en danger abstraite. Concrètement, un véhicule ne répond pas aux prescriptions lorsque des éléments exigés font défaut, lorsque des éléments interdits ont été utilisés ou lorsque des éléments soumis à autorisation ont été montés sans autorisation (JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, *op. cit.*, ad art. 93 LCR, rem. 2.1).

Celui qui conduit un véhicule avant que l'autorité d'immatriculation ne l'ait contrôlé, conduit un véhicule non conforme aux prescriptions au sens de l'art. 93 al. 2 LCR (Jürg BOLL, Handkommentar Strassenverkehrsrecht, 2022, Art. 8 Bau und Ausrüstung / 7 - 11 n 200).

2.2. Compte tenu des dispositions réglementaires, et contrairement à ce que soutient l'appelant, nonobstant l'attestation datant d'avril 2024 de son vendeur, il est établi par expertise que son véhicule a atteint la vitesse de 41 km/h en test spécifique et donc qu'il ne saurait rentrer dans la catégorie des cyclomoteurs, que ce soit au sens de la lettre a de l'art. 18 OETV pouvant atteindre une vitesse de 30 km/h au maximum, voire de 45 km/h en étant équipé d'une éventuelle assistance au pédalage, ce qui n'était pas le cas, ou encore en tant que cyclomoteur léger dont la vitesse peut atteindre 20 km/h au maximum, voire 25 km/h au maximum en étant équipé d'une assistance au pédalage.

Il n'y a pas de place pour admettre un doute permettant de considérer une version plus favorable, soit celle de la conduite d'un cyclomoteur léger, sur la base d'incertitudes liées à la puissance du moteur, au modèle précis de son véhicule ou aux données du fabricant, la vitesse mesurée excluant de considérer cette dernière catégorie comme pertinente.

En revanche, le véhicule de l'appelant tombe dans la catégorie des motocycles légers au sens de l'art. 14 lit. b. ch. 1 OETV, dans la mesure où la vitesse mesurée par expertise n'excède pas 45 km/h, et non dans celle visée par le chiffre 3 de cette disposition concernant les «vélos-taxis électriques», dont la vitesse est limitée à 20 km/h voire 25 km/h en cas d'assistance au pédalage.

Le fait que le rapport d'expertise a relevé une puissance de 1.5 kW, en indiquant se baser sur des données internet d'une fiabilité relative, ne conduit pas à infirmer ce qui précède, dans la mesure où, dans tous les cas, il n'est pas contesté que le véhicule ne possède pas d'assistance au pédalage et ne peut tomber dans la catégorie des cyclomoteurs jusqu'à 45 km/h munis d'un tel système.

Il n'est pas contesté par l'appelant que son véhicule, à l'époque des faits, était dépourvu d'immatriculation faute de toute documentation disponible comme il le reconnaît lui-même, ayant requis de son vendeur la mise à disposition d'une telle documentation et s'étant vu répondre qu'elle n'existait pas.

Il est également relevé que les pièces remises au TP (photos et descriptifs de véhicules), près de deux ans après les faits, ne sont pas pertinentes pour tirer des conclusions précises sur le véhicule litigieux conduit par l'appelant, autant que les données issues d'internet figurant sur le rapport d'expertise, à l'inverse de l'expertise de vitesse menée.

- 3. 3.1.1.** Selon l'art. 3 al. 1 de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC), le permis de conduire est établi notamment pour la catégorie suivante : A : motocycles, et, selon l'al. 2 A1 : motocycles d'une cylindrée n'excédant pas 125 cm³ et d'une puissance maximale de 11 kW. A teneur

de l'al. 3, le permis de conduire est établi notamment pour les catégories spéciales suivantes : F : véhicules automobiles dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h, à l'exception des motocycles ; G : véhicules automobiles agricoles et forestiers ainsi que chariots de travail, chariots à moteur et tracteurs immatriculés en tant que véhicules industriels utilisés pour des courses à caractère agricole et forestier, dont la vitesse maximale n'excède pas 30 km/h, à l'exception des véhicules spéciaux ; M : cyclomoteurs.

L'art. 95 al. 1 let. b LCR prévoit qu'est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire quiconque conduit un véhicule automobile alors que le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire lui a été refusé, retiré ou qu'il lui a été interdit d'en faire usage.

3.1.2. Selon l'art. 63 al. 1 LCR, aucun véhicule automobile ne peut être mis en circulation sur la voie publique avant qu'ait été conclue une assurance-responsabilité civile conforme aux dispositions qui suivent.

Les cycles – dont la responsabilité civile est régie par le code des obligations (art. 70 LCR) et les cyclomoteurs légers (c'est-à-dire les véhicules à une place, à roues placées l'une derrière l'autre, équipés d'une assistance électrique au pédalage jusqu'à 25 km/h et d'une puissance nominale maximale de 0,25 kW), ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance RC prévue par l'art. 63 LCR. Pour les cyclomoteurs normaux, l'obligation d'assurance RC persiste puisqu'afin de circuler, ceux-ci doivent être munis d'une plaque de contrôle avec vignette à renouveler annuellement (JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, op. cit., art. 63 LCR N 1.6).

Est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire quiconque conduit un véhicule automobile en sachant qu'il n'est pas couvert par l'assurance responsabilité civile prescrite ou qui devrait le savoir s'il avait prêté toute l'attention commandée par les circonstances. La peine privative de liberté est assortie d'une peine pécuniaire. Dans les cas de peu de gravité, la sanction est la peine pécuniaire (art. 96 al. 2 LCR).

3.1.3. Selon l'art. 96 al. 1 let. a LCR, est puni de l'amende quiconque conduit un véhicule automobile avec ou sans remorque sans le permis de circulation ou les plaques de contrôle requis.

Le principe est que tous les véhicules automobiles et leurs remorques nécessitent, pour leur mise en circulation, un permis de circulation et des plaques. Sont dispensés d'un permis de circulation selon l'art. 72 al. 1 let. k OAC les cyclomoteurs légers (auxquels appartiennent les "vélos électriques") (JEANNERET /KUHN /MIZEL/ RISKE, op. cit., art. 10 LCR N 2.1 ss).

3.1.4. Aux termes de l'art. 27 al. 1 LCR, chacun se conformera aux signaux et aux marques ainsi qu'aux ordres de la police. Les signaux et les marques priment les règles générales ; les ordres de la police ont le pas sur les règles générales, les signaux et les marques.

Selon l'art. 1 al. 6 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), les pistes cyclables sont des pistes qui sont destinées aux cyclistes, séparées de la chaussée par leur construction et signalées comme telles (art. 33, al. 1 de l'ordonnance sur la signalisation routière [OSR]).

Aux termes de l'art. 1 al. 7 OCR, les bandes cyclables sont des voies destinées aux cyclistes qui, normalement, sont délimitées par des lignes jaunes discontinues ou, exceptionnellement, continues (art. 74, al. 5 OSR).

Selon l'art. 18 al. 3 OSR, le signal "accès interdit" (2.02) indique qu'aucun véhicule n'a le droit de passer mais qu'en revanche le trafic en sens inverse est autorisé. A l'autre bout de la route sera placé le signal "sens unique" (4.08).

L'art. 90 al. 1 LCR dispose que celui qui viole les règles de la circulation prévues par la présente loi ou par les dispositions d'exécution émanant du Conseil fédéral est puni de l'amende.

3.1.5. Sauf disposition expresse et contraire de la loi, les infractions à la LCR sont aussi punissables par négligence (art. 100 al. 1 LCR, 1^{ère} phrase).

Selon l'art. 12 al. 3 CP, agit par négligence quiconque, par une imprévoyance coupable, commet un crime ou un délit sans se rendre compte des conséquences de son acte ou sans en tenir compte. L'imprévoyance est coupable quand l'auteur n'a pas usé des précautions commandées par les circonstances et par sa situation personnelle.

3.2. L'appelant ne discute aucune des dispositions légales susmentionnées et leur éventuelle application au cas d'espèce s'il devait être considéré, tant objectivement que subjectivement, voire par négligence, qu'elles s'appliqueraient à son cas s'il devait être considéré que le véhicule litigieux était de catégorie motorcycle léger. En effet, l'essentiel de son argumentation repose sur le fait que celui-ci ressortirait de la catégorie des cyclomoteurs légers, ce qui n'est pas le cas comme retenu ci-dessus.

Reste à examiner si, comme l'appelant le soutient, il peut être mis au bénéfice de l'erreur sur les faits, alternativement l'erreur de droit, quant au fait de considérer son véhicule comme ressortant de la catégorie des cyclomoteurs légers.

4. **4.1.** Agit sous l'emprise d'une erreur sur les faits, celui qui n'a pas connaissance ou qui se base sur une appréciation erronée d'un élément constitutif d'une infraction pénale. L'intention de réaliser la disposition pénale en question fait alors défaut. Dans une telle configuration, l'auteur doit être jugé selon son appréciation erronée, si celle-ci lui est favorable (13 al. 1 CP).

Conformément à l'art. 21 CP, quiconque ne sait ni ne peut savoir au moment d'agir que son comportement est illicite n'agit pas de manière coupable. Le juge atténue la peine si l'erreur était évitable. L'erreur sur l'illicéité vise le cas où l'auteur agit en ayant connaissance de tous les éléments constitutifs de l'infraction, et donc avec intention, mais en croyant par erreur agir de façon licite (ATF 141 IV 336 consid. 2.4.3 ; 129 IV 238 consid. 3.1). La réglementation relative à l'erreur sur l'illicéité repose sur l'idée que le justiciable doit faire tout son possible pour connaître la loi et que son ignorance ne le protège que dans des cas exceptionnels. Pour exclure l'erreur de droit, il suffit que l'auteur ait eu le sentiment de faire quelque chose de contraire à ce qui se doit ou qu'il eût dû avoir ce sentiment. Ce qui est déterminant, c'est de savoir si l'erreur de l'auteur peut lui être reprochée (ATF 141 IV 336 consid. 2.4.3 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_77/2019 du 11 février 2019 consid. 2.1 non publié aux ATF 145 IV 17).

La délimitation entre erreur sur les faits et erreur de droit ne dépend pas du fait que l'appréciation erronée porte sur une question de droit ou des faits. Est une erreur sur les faits, et non une erreur de droit, non seulement celle portant sur les éléments descriptifs, mais également l'appréciation erronée des éléments de nature juridique constitutifs de l'infraction (ATF 129 IV 238 consid. 3.1 et 3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_943/2019 du 7 février 2020 consid. 4.1).

4.2. Les explications de l'appelant sur sa bonne foi n'emportent pas conviction. On retiendra que la question d'une éventuelle immatriculation de son véhicule a suscité chez lui une réelle interrogation dès son acquisition. En effet, il a expliqué à la police que, lors de l'achat, il lui avait été dit que le véhicule roulait à 25 km/h et que son vendeur lui avait précisé qu'il n'existait pas de documentation le concernant permettant de l'immatriculer mais qu'il était possible, sans permis de conduire, de circuler sur les voies cyclables. Il a également expliqué qu'à chaque fois qu'il y avait un panneau indiquant sa vitesse, il y avait une dizaine de km/h d'écart entre ce qu'indiquait le panneau et ce que son compteur affichait. Selon ses allégués, il s'est néanmoins, postérieurement à l'achat, informé auprès de l'OCV, où il lui aurait été dit qu'il pouvait conduire un véhicule de type motorcycle allant jusqu'à 45 km/h. Ce fait n'est pas établi, mais l'on s'étonnera que l'OCV, alors que le retrait de son permis de conduire avait été prononcé, ait pu faire référence à la conduite d'un motorcycle. Au vu de ce qui précède, on comprend mal que, malgré les explications de son vendeur, l'appelant, s'il n'avait eu aucun doute, se soit rendu ultérieurement auprès de l'OCV pour poser des questions sur l'immatriculation de son véhicule d'autant plus s'il était persuadé de conduire une trottinette assimilable à un cyclomoteur léger ne

nécessitant pas de plaques de contrôle. Ce nonobstant, on lui aurait alors répondu qu'une immatriculation de son véhicule n'était pas possible par manque de documentation et non pas qu'une immatriculation n'était pas nécessaire.

On comprend également des explications de l'appelant devant le MP que le compteur kilométrique du véhicule affichait une vitesse supérieure au 25 km/h allégué. Il pouvait ainsi se douter que la vitesse ne correspondait pas à celle indiquée lors de son achat. D'autant que, devant le premier juge, il a expliqué avoir relevé que, si la vitesse affichée sur son compteur n'était pas précise, les indicateurs de vitesse électriques présents sur certaines routes indiquaient des vitesses entre 10 et 12 km/h supérieures. Ces circonstances ne pouvaient, à l'évidence, que lui permettre de se rendre compte que la vitesse atteinte était nettement supérieure aux 20, voire aux 25 km/h allégués. De surcroît, l'attestation du 24 avril 2024 de G_____ n'apparaît guère pertinente, l'appelant lui-même relevant initialement que son vendeur lui avait indiqué que son véhicule atteignait une vitesse de 25 km/h alors que ce document mentionne une vitesse de 20 km/h. Ces circonstances, notamment les vitesses affichées constatées par l'appelant, expliquent que celui-ci a pu effectivement s'enquérir auprès de l'OCV pour vérifier la question d'une immatriculation, dont il lui a été expliqué qu'elle n'était pas possible en l'état, étant relevé qu'il a mentionné cette démarche tant devant la police qu'au MP et que ce n'est que devant le premier juge qu'il est revenu sur ses déclarations pour indiquer qu'à l'OCV il voulait juste vérifier si, plus tard, il pourrait s'acheter un vélo électrique plus puissant, ce qui n'a rien à voir avec ses explications précédentes.

Les différents éléments qui précèdent amènent à considérer que non seulement l'appelant était conscient de ne pas conduire un véhicule dont la vitesse était limitée à 20 km/h, celle-ci étant nettement supérieure, mais encore, qu'il s'en est accommodé, s'étant interrogé sur la question. Aucun élément n'explique autrement la nécessité d'un déplacement à l'OCV après l'achat. Le fait qu'il ait pu acheter un vélo électrique 45 km/h plus rapide vu la conservation de son permis M, est indifférent à cet égard. Ainsi, tant une erreur sur les faits, soit celle de conduire un véhicule d'une vitesse limitée à 20 km/h (l'appelant indiquant qu'il estimait qu'une vitesse supérieure d'un ou deux km/h n'était pas significative), qu'une erreur de droit, dès lors que le problème était identifié sans que les conséquences n'en soient tirées, doivent être écartées.

Il faut ainsi admettre que l'appelant s'est bien rendu coupable des infractions retenues par le premier juge, à tout le moins par dol éventuel, dans la mesure où il a, depuis le mois d'avril 2022, continué de circuler au guidon de son véhicule, notamment sur un espace réservé aux cyclistes le 12 août 2022, sans se soucier du respect des dispositions légales pertinentes, ni cherché à y remédier. Le jugement sera ainsi confirmé.

5. En tant que la peine pécuniaire et l'amende fixée consacrent une application correcte des dispositions applicables et ne sont pas critiquées en tant que tel, elles seront également confirmées.

6. L'appelant, qui succombe supportera les frais de la procédure envers l'État (art. 428 CPP), qui comprennent un émolument de CHF 1'500.- (art. 14 al. 1 let. e du règlement fixant le tarif des frais en matière pénale du 22 décembre 2010 [RTFMP - E 4 10.03]).

* * * * *

**PAR CES MOTIFS,
LA COUR :**

Reçoit l'appel formé par A_____ contre le jugement rendu le 27 juin 2024 par le Tribunal de police dans la procédure P/24342/2022.

Le rejette.

Confirme ce jugement dont le dispositif est le suivant :

"Déclare A_____ coupable de conduite sous retrait du permis de conduire (art. 95 al. 1 let. b LCR), de conduite d'un véhicule non couvert par l'assurance responsabilité civile (art. 96 al. 2 LCR), de conduite d'un véhicule ne correspondant pas aux prescriptions (art. 93 al. 2 let. a LCR), de violation simple des règles de la circulation routière (art. 90 al. 1 LCR) et de conduite d'un véhicule sous défaut de permis de circulation ou de plaques de contrôle (art. 96 al. 1 let. a LCR).

Condamne A_____ à une peine pécuniaire de 70 jours-amende (art. 34 CP).

Fixe le montant du jour-amende à CHF 130.-.

Condamne A_____ à une amende de CHF 400.- (art. 106 CP).

Prononce une peine privative de liberté de substitution de 4 jours.

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

Renonce à révoquer le sursis octroyé le 18 novembre 2019 par le Tribunal de police de Genève (art. 46 al. 2 CP).

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

Condamne A_____ aux frais de la procédure, qui s'élèvent à CHF 1'083.-, y compris un émolument de jugement de CHF 400.- (art. 426 al. 1 CPP)."

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

Notifie le présent arrêt aux parties.

Le communique, pour information, au Tribunal de police et à l'Office cantonale des véhicules.

La greffière :

Aurélie MELIN ABDOU

Le Président :

Pierre BUNGENER

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 (1000 Lausanne 14), par la voie du recours en matière pénale.

ÉTAT 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 1'083.00

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

Délivrance de copies et photocopies (let. a, b et c) CHF 0.00

Mandats de comparution, avis d'audience et divers (let. i) CHF 40.00

Procès-verbal (let. f) CHF 0.00

État de frais CHF 75.00

Émoluments de décision CHF 1'500.00

Total des frais de la procédure d'appel : CHF 1'615.00

Total général (première instance + appel) : CHF 2'698.00