Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}

6B 700/2015

Arrêt du 14 septembre 2016

Cour de droit pénal

Composition
MM. et Mme les Juges fédéraux Denys, Président,
Jacquemoud-Rossari et Oberholzer.
Greffier : M. Thélin.

Participants à la procédure
X._____,
représenté par Me Jacques Roulet, avocat,
recourant,

contre

Ministère public du canton de Genève,
intimé.

Objet
délit de chauffard

recours contre l'arrêt rendu le 28 mai 2015 par la Chambre pénale d'appel et de révision de la Cour de justice du canton de Genève.

Faits :

A.
Le 24 mai 2013, X._____ conduisait une automobile sur l'autoroute A1 en direction de la frontière française. Dans la commune de Bardonnex, à l'approche de la douane, des signaux limitent la vitesse autorisée à 40 km/h. Sur ce tronçon, la vitesse de X._____ a été contrôlée à 14h12 par un radar mobile; l'appareil a relevé 99 km/h. Après déduction d'une marge de 3 km/h, la vitesse autorisée était dépassée de 56 km/h.
Accusé de délit de chauffard selon l'art. 90 al. 3 et 90 al. 4 let. b de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), X._____ a été jugé le 18 septembre 2014 par le Tribunal de police du canton de Genève. Ce tribunal l'a acquitté du délit de chauffard et reconnu coupable de violation grave des règles de la circulation routière selon l'art. 90 al. 2 LCR; il lui a infligé la peine pécuniaire de cent vingt jours-amende au taux de 80 fr. par jour, avec sursis durant trois ans, et une amende de 1'500 francs.
La Chambre pénale d'appel et de révision de la Cour de justice a statué le 28 mai 2015 sur les appels du prévenu et du Ministère public. Selon les conclusions du prévenu, les deux peines devaient être réduites, la peine pécuniaire de cent vingt à septante jours-amende et l'amende de 1'500 fr. à 1'000 francs. La Cour a rejeté cet appel et elle a accueilli celui du Ministère public. X._____ est désormais reconnu coupable de délit de chauffard et condamné à un an de privation de liberté, avec sursis durant trois ans.

B.

Agissant par la voie du recours en matière pénale, X._____ saisit le Tribunal fédéral de conclusions libellées de manière ambiguë. Il réclame de n'être condamné que pour violation simple des règles de la circulation selon l'art. 90 al. 1 LCR, ou d'être libéré de toute prévention.
Le Ministère public conclut au rejet du recours; la Cour de justice a renoncé à présenter des observations.
Le recourant a pris position sur les observations du Ministère public.

Considérant en droit :

1.
Le recourant tient sa condamnation pour viciée parce que les signaux limitant la vitesse à 40 km/h n'ont pas été valablement mis en place.

1.1. L'art. 27 al. 1 LCR impose aux usagers de la route de se conformer aux signaux et aux marques. Selon la jurisprudence, dans l'intérêt de la sécurité du trafic, ce devoir s'étend également aux signaux et aux marques qui n'ont pas été apposés de manière régulière, lorsque ceux-ci créent une apparence digne de protection pour d'autres usagers; le devoir de s'y conformer découle alors du principe de la confiance qui se rattache à l'art. 26 al. 1 LCR. Une éventuelle irrégularité n'est pas reconnaissable par la majorité des usagers; c'est pourquoi celui qui sait qu'un signal n'a pas été apposé régulièrement ne doit pas, par un comportement non conforme à ce signal, mettre en danger les autres usagers qui se fient à l'apparence ainsi créée (ATF 128 IV 184 consid. 4.2 p. 186). Cela concerne notamment les signaux de limitation de la vitesse. Un comportement non conforme aux signaux et aux marques ne peut être licite que dans des cas très exceptionnels, où ces injonctions sont entachées de vices si particulièrement manifestes qu'elles doivent être tenues pour nulles (ATF 128 IV 184 cons. 4.3 p. 186/187; 113 IV 123 consid. 2b p. 124; 99 IV 164 consid. 6 p. 169; arrêt 6B 112/2011 du 8 juin 2011, consid. 3.3, JdT 2011 I 314).
L'art. 108 de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) régit les dérogations aux limitations générales de vitesse. Sur les autoroutes, aux termes de l'art. 108 al. 5 let. a OSR, des limitations inférieures à 120 km/h, jusqu'à 60 km/h, peuvent être prescrites. Dans le périmètre des jonctions et des intersections, des limitations plus sévères encore sont admissibles selon le degré d'aménagement. Toutes ces limitations doivent respecter une gradation de 10 km/h.
L'art. 108 al. 4 OSR exige qu'une dérogation aux limitations générales de vitesse soit précédée d'une expertise destinée à vérifier que cette mesure soit nécessaire, opportune et conforme au principe de la proportionnalité; il s'impose notamment d'examiner s'il est possible de limiter la mesure aux heures de pointe.
L'art. 107 al. 1 et 1bis OSR exige qu'avant la mise en place des signaux correspondants, les mesures de réglementation locale du trafic, telles les dérogations aux limitations générales de vitesse, soient ordonnées et publiées par l'autorité avec l'indication des voies de recours.
La Cour de justice retient que les signaux limitant la vitesse à 40 km/h sur le tronçon d'autoroute présentement en cause ne sont pas conformes à la gradation de 10 km/h, d'une part, et que leur mise en place n'a pas été ordonnée par une décision publiée avec l'indication des voies de recours, d'autre part. Cette limitation de la vitesse est donc irrégulière. Le recourant soutient qu'il ne peut par conséquent pas être condamné pour l'avoir violée.

1.2. Le recourant ne prétend pas avoir su que la limitation à 40 km/h était irrégulière et s'être cru pour ce motif autorisé à ne pas la respecter.
La Cour de justice considère que cette limitation de vitesse se justifie au regard de la configuration particulière d'un tronçon d'autoroute aboutissant à un poste de douane, où les véhicules doivent réduire progressivement leur vitesse de manière à rouler au pas au moment de leur passage devant le poste. Cela n'est pas sérieusement contesté par le recourant. Au contraire, selon son propre exposé, « il est notoire que ce tronçon est emprunté quotidiennement par tous les travailleurs, notamment frontaliers, qui rentrent chez eux, ce qui crée régulièrement de forts engorgements ». Il n'est donc pas question d'une limitation de vitesse entachée d'un vice si manifeste qu'il s'impose de la considérer comme nulle. Au regard de la jurisprudence précitée relative à l'art. 26 al. 1 LCR, le recourant avait donc le devoir de s'y conformer. Le moyen de défense qu'il prétend tirer des art. 107 al. 1 et 1bis OSR et 108 al. 5 let. a OSR est ainsi privé de fondement. Le recourant allègue inutilement que 251 autres conducteurs ont eux aussi été trouvés en excès de vitesse au même endroit et dans le même

laps d'environ une heure. Ce fait n'est d'ailleurs pas constaté dans l'arrêt attaqué, de sorte que même s'il était pertinent, le Tribunal fédéral
ne pourrait pas le prendre en considération conformément à l'art. 105 al. 1 LTF.

2.
L'art. 90 al. 3 LCR définit et réprime les infractions particulièrement graves aux règles de la circulation routière, dites « délit de chauffard ». Le recourant se plaint d'une application prétendument incorrecte de cette disposition.

2.1. Celle-ci vise textuellement « 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 ».
L'art. 90 al. 4 LCR se rattache à cette même disposition; il se lit comme suit:
L'al. 3 est toujours applicable lorsque la vitesse maximale autorisée a été dépassée:
a. d'au moins 40 km/h, là où la limite était fixée à 30 km/h;
b. d'au moins 50 km/h, là où la limite était fixée à 50 km/h;
c. d'au moins 60 km/h, là où la limite était fixée à 80 km/h;
d. d'au moins 80 km/h, là où la limite était fixée à plus de 80 km/h.

La Ire Cour de droit public du Tribunal fédéral a statué le 20 novembre 2014 sur un recours de l'Office fédéral des routes qui tendait à l'aggravation d'une sanction administrative. Le conducteur en cause, circulant sur une autoroute, avait dépassé de 64 km/h une limite fixée à 80 km/h. Le dépassement était appréhendé par l'art. 90 al. 4 let. c LCR. De cela, selon l'appréciation juridique de la Cour, il résultait que le conducteur devait être jugé sans autre examen coupable du délit de chauffard. Il n'était ni nécessaire ni admissible de discuter, ce que l'autorité précédente avait erronément fait, si ce conducteur avait agi intentionnellement, ni s'il avait « accepté de courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort »; ces conditions de la répression devaient être tenues pour accomplies par l'effet d'une présomption irréfragable. Le libellé « L'al. 3 est toujours applicable » excluait qu'un dépassement de la vitesse appréhendé par l'art. 90 al. 4 LCR pût constituer seulement une violation grave des règles de la circulation, punissable selon l'art. 90 al. 2 LCR moins sévèrement que le délit de chauffard, plutôt que ce délit-ci (arrêt 1C 397/2014 du 20 novembre 2014, consid. 2.4.1). Il était
également exclu de distinguer selon que le dépassement de vitesse était perpétré sur une autoroute à chaussées séparées ou sur un autre type de route (même arrêt, consid. 2.4.2).
Dans la présente contestation, la Cour de justice s'est référée à cet arrêt du 20 novembre 2014.

2.2. Le recourant critique l'interprétation de l'art. 90 al. 4 LCR retenue dans ledit arrêt et par la Cour de justice. Il soutient que lorsque le dépassement de la vitesse est appréhendé par cette dernière disposition, il en résulte seulement, certes de manière irréfragable, qu'un « excès de vitesse particulièrement important », aux termes de l'art. 90 al. 3 LCR, est avéré, et que cela n'accomplit qu'un seul des éléments constitutifs du délit de chauffard. Le recourant conteste avoir commis ce délit; il prétend n'avoir dépassé la vitesse limitée à 40 km/h que par l'effet de sa simple inattention, plutôt qu'intentionnellement, et il conteste avoir « accepté de courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort ». Il affirme que la configuration des lieux - une chaussée d'autoroute à sens unique, avec bande d'arrêt d'urgence et trois voies de circulation, se prolongeant sur 700 m du lieu du contrôle jusqu'au poste de douane - et la faible densité du trafic se prêtaient à la vitesse de 96 km/h, et qu'un pareil risque était donc inexistant.
L'interprétation de l'art. 90 al. 3 et 4 LCR qui se trouve à la base de l'arrêt du 20 novembre 2014 est actuellement caduque. En effet, dans son arrêt 6B 165/2015 du 1er juin 2016 (ATF 142 IV 137), rendu à l'issue de la procédure de coordination entre cours prévue par l'art. 23 al. 1 LTF, la Cour de droit pénal du Tribunal fédéral a exclu le principe d'une présomption irréfragable portant sur les éléments subjectifs de l'infraction. Il a au contraire admis que certains dépassements de la vitesse autorisée peuvent éventuellement réaliser les conditions objectives du délit de chauffard sans toutefois relever de l'intention, et que le juge de la cause pénale doit donc jouir d'un pouvoir d'appréciation, certes restreint, qui lui permette dans des circonstances particulières, aussi

lors d'un dépassement de vitesse appréhendé par l'art. 90 al. 4 LCR, d'exclure la réalisation des conditions subjectives de ce délit (consid. 11.2).

2.3. En l'espèce, la Cour de justice a appliqué une présomption irréfragable qui était consacrée par une jurisprudence maintenant dépassée et qui n'est pas conforme au droit fédéral. Elle n'a pas vérifié au regard des circonstances concrètes du cas si le recourant a effectivement agi intentionnellement et s'il a accepté de courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort. Il est peu ordinaire que la vitesse soit limitée à 40 km/h sur une chaussée d'autoroute parfaitement aménagée. Parce que la décision nécessaire selon l'art. 107 al. 1 et 1bis OSR a été omise, cette dérogation aux limitations générales de vitesse semble n'avoir pas non plus été préalablement étudiée conformément à l'art. 108 al. 4 OSR. Ces circonstances particulières exigent un examen attentif des conditions subjectives du délit de chauffard. Or, élucider ce que l'auteur d'une infraction savait ou voulait, ou ce dont il s'accommodait au moment d'agir relève de la constatation des faits (ATF 135 IV 152 consid. 2.3.2 p. 156; 125 IV 242 consid. 3c p. 252 i.i.). Dans ce domaine également, les déductions à opérer sur la base d'indices relèvent de la constatation des faits (ATF 117 II 256 consid. 2b p. 258; 136 III 486 consid. 5 p. 489;
128 III 390 consid. 4.3.3 in fine p. 398). Celle-ci ressortit au premier chef à la juridiction cantonale. Il convient donc d'annuler l'arrêt attaqué et de renvoyer la cause à la Cour de justice pour nouveau prononcé.

3.
Le recourant obtient en l'état gain de cause, de sorte que des dépens doivent lui être alloués à la charge du canton de Genève.

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :

1.
Le recours est partiellement admis, dans la mesure où il est recevable.

2.
L'arrêt attaqué est annulé et la cause est renvoyée à la Cour de justice pour nouvelle décision.

3.
Il n'est pas perçu de frais judiciaires.

4.
Le canton de Genève versera une indemnité de 3'000 fr. au recourant, à titre de dépens.

5.
Le présent arrêt est communiqué aux parties et à la Cour de justice du canton de Genève.

Lausanne, le 14 septembre 2016

Au nom de la Cour de droit pénal
du Tribunal fédéral suisse

Le président : Denys

Le greffier : Thélin