REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

POUVOIR JUDICIAIRE

P/11500/2024 **AARP/185/2025**

COUR DE JUSTICE

Chambre pénale d'appel et de révision

Arrêt du 23 mai 2025

Entre

A_____, domicilié _____ [VD], comparant par Me B_____, avocat,

appelant,

contre le jugement JTDP/1478/2024 rendu le 3 décembre 2024 par le Tribunal de police,

et

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.

Siégeant : Monsieur Vincent FOURNIER, président.

EN FAIT :

A. **a.** En temps utile, A_____ appelle du jugement JTDP/1478/2024 du 3 décembre 2024, par lequel le Tribunal de police (TP) l'a reconnu coupable de violation simple des règles de la circulation routière (art. 90 al. 1 de la loi fédérale sur la circulation routière [LCR]) et l'a condamné à une amende de CHF 1'440.-, assortie d'une peine privative de liberté de substitution de 14 jours, les frais de la procédure étant mis à sa charge et ses conclusions en indemnisation rejetées.

A_____ conclut à son acquittement et à ce qu'une indemnité pour ses frais de défense, s'agissant tant de la procédure préliminaire et de première instance que de la procédure d'appel, lui soit allouée à hauteur de CHF 10'995.50, TVA comprise.

b. Selon l'ordonnance pénale du Service des contraventions (SDC) du 18 décembre 2023, il est reproché à A_____ d'avoir, le 14 juin 2023, à 20h51, à la route 2_____ no. _____, [code postal] G_____ [GE], au volant du bus TPG immatriculé GE 1_____, omis d'accorder la priorité lorsqu'une route étroite ne permet pas le croisement des véhicules, causant un accident avec blessé(s) léger(s) (art. 26, 34, 35 et 90 LCR ; art. 9 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière [OCR]).

B. Les faits pertinents suivants ressortent de la procédure :

a. Selon le rapport d'accident du 6 septembre 2023, la police est intervenue le 14 juin précédent à 20h51 à la route 2_____ no. _____ au G_____, où l'attendaient deux automobilistes – C_____ et D_____ – ainsi qu'une scootériste ayant chuté au sol, E_____. À son arrivée, la police a constaté que la scootériste était légèrement blessée et que les trois véhicules avaient été déplacés sans que leurs positions n'aient été marquées. Les trois conducteurs ont évoqué l'implication d'un bus des Transports Publics Genevois (TPG) au comportement dangereux, qui avait quitté les lieux de l'accident sans que son chauffeur ne s'enquiert de l'état de santé de la scootériste ni vienne donner un coup de main.

b.a. Suivant les explications fournies par les protagonistes à la police, l'automobiliste D_____ circulait en tête en direction de Bellevue, suivi de l'automobiliste C_____. Surpris par "*l'arrivée prompt*e" d'un bus circulant dans le sens opposé et dont le gabarit le faisait empiéter sur sa voie de circulation, l'automobiliste C_____ avait freiné "*brusquement*" par crainte d'un heurt. La scootériste, venant en troisième position, avait également freiné et, n'ayant pas réussi à garder l'équilibre, avait chuté au sol – sans percuter le véhicule de l'automobiliste C_____ – se blessant légèrement.

Le rapport d'accident indique que la zone de chute a été située "*approximativement*" selon les indications des protagonistes et les éléments recueillis sur place.

A_____, chauffeur des TPG, s'est ensuite présenté sur les lieux et a confirmé qu'il était le conducteur du bus en question. Il a expliqué avoir vu la scootériste tomber au

sol, mais avoir pensé qu'il n'avait aucun lien avec l'accident, raison pour laquelle il avait poursuivi son service.

b.b. À l'endroit de l'accident, la vitesse était limitée à 50 km/h, la route en ligne droite, le tracé plat, la route sèche et la visibilité normale. Il faisait beau. Aucune trace de freinage ou de ripage n'était visible sur la chaussée.

S'agissant de la configuration des lieux, à la hauteur du numéro _____ de la route 2_____, il y a deux voies de circulation, une dans chaque sens, séparées par une ligne de direction. La voie de circulation empruntée par le bus, venant de Bellevue et circulant en direction de la Ville de Genève, se rétrécit progressivement "*en entonnoir*" à l'approche de l'arrêt TPG "*H*_____", vu la présence de places de stationnement longitudinales bordant la droite de ladite voie, puis, une fois la dernière place de stationnement atteinte, la voie de circulation reprend immédiatement toute sa largeur.

Il y a deux obstacles à franchir sur la voie de circulation empruntée par le bus dans ce sens, soit, dans un premier temps, un îlot central séparant la chaussée, et, dans un deuxième temps, les places de stationnement qui doivent être contournées par la gauche. Le rapport de police ne fait pas état du nombre de véhicules stationnés le jour des faits, mais le croquis établi indique que les places de stationnement peuvent accueillir à tout le moins six voitures de tourisme.

À la hauteur de la dernière place de stationnement, la largeur de la voie est de 2m45 et la voie en sens inverse de 2m90, laquelle, à cet endroit précis, est bordée du panneau signalant l'arrêt TPG "*H*_____", qui se trouve lui-même vers une démarcation entre une zone herbeuse et une aire de stationnement, accessible vu l'abaissement du trottoir.

La largeur du bus impliqué est de 2m55, celle du véhicule F_____ conduit par l'automobiliste C_____ de 2m12 (cf. croquis techniques fournis par A_____).

Les mesures effectuées par la police démontrent que la largeur de la chaussée oblige les conducteurs des TPG à empiéter sur la voie réservée au trafic venant en sens inverse, ce qui permet "*tout juste*" à des voitures de tourisme de croiser des véhicules lourds.

b.c. Le déroulement dynamique de la scène est illustré par la vidéo-surveillance enregistrée par les caméras situées au niveau des portes 1-2-3 et du couloir du bus, fonctionnelles au moment des faits.

L'analyse des images par la police montre que A_____ a contourné l'obstacle formé par l'îlot central, puis celui constitué par les véhicules stationnés sur sa droite, sans ralentir alors que des véhicules arrivaient dans le sens inverse. Puis, toujours à vitesse constante, il a progressé le long des voitures stationnées. Alors que la chaussée se rétrécissait petit à petit, son bus a fini par empiéter sur la ligne de direction puis la voie réservée au sens opposé.

Les images versées au dossier (cf. vidéo-surveillance – caméra couloir, 20:51:57) révèlent que la scootériste était couchée au sol directement derrière le véhicule C_____, à l'endroit où se situe le panneau de l'arrêt TPG "*H*_____". Tant le panneau que la démarcation entre la zone herbeuse et l'aire de stationnement sont visibles sur ces images. En comparaison avec les photographies des lieux prises par la police, le croisement se situe à la hauteur dudit panneau.

Il apparaît aussi que la scootériste a commencé à perdre la maîtrise de son véhicule quelques mètres avant le panneau (cf. vidéo-surveillance – caméra porte 2, 20:51:56), au moment où celui qui la précédait avait enclenché les freins puis marqué l'arrêt (cf. vidéo-surveillance – caméra couloir, 20:51:56).

Les images démontrent également que l'avant du bus croise celui du véhicule C_____ au niveau du panneau (cf. vidéo-surveillance – caméra porte 1 et 2, 20:51:55). À ce moment, le bus est en train de terminer sa manœuvre, déjà entamée, puisqu'il contourne le dernier véhicule sur sa droite (cf. vidéo-surveillance – caméra porte 1, 20:51:55), étant précisé que ladite voiture n'occupait pas totalement l'espace de stationnement.

En outre, selon la vidéo-surveillance, le bus continue sa route au-delà de l'endroit où, sur la voie opposée, l'automobiliste C_____ est arrêté.

Enfin, la vidéo-surveillance illustre le croisement avec le premier automobiliste D_____, lequel a eu lieu un peu plus en arrière dans le sens de marche du bus, là où la voie se rétrécit progressivement suivant un "*effet entonnoir*" et est un peu plus large, puisque l'on peut uniquement apercevoir l'aire de stationnement, le trottoir abaissé, mais non le panneau de l'arrêt TPG (cf. vidéo-surveillance – caméra porte 2 et couloir, 20:51:54).

c. Interrogé devant le TP, A_____ a déclaré avoir empiété sur la voie de circulation opposée uniquement lorsqu'il avait franchi l'obstacle que représentait l'îlot central, puis s'être remis en ligne droite sur sa voie de circulation, sans plus empiéter. Il a dessiné, sur le croquis de la police, l'avant de son bus à l'endroit où il estimait que le croisement avait eu lieu, soit bien avant celui marqué par celle-ci sur ce plan, soutenant ainsi que le croisement avec les automobilistes concernés avait eu lieu bien avant que sa voie ne se rétrécisse et ne l'oblige à empiéter sur la voie opposée. Il n'avait donc pas l'obligation de s'arrêter.

Il a aussi affirmé que lorsqu'il circulait le long des voitures garées sur les places de stationnement longitudinales, il gardait une distance de 20 cm entre son bus et lesdites voitures.

C. **a.** La Chambre pénale d'appel et de révision (CPAR) a ordonné l'instruction de la cause par la voie écrite.

b.a. Selon son mémoire d'appel et sa réplique spontanée, A_____ persiste dans ses conclusions.

Il invoque une constatation erronée des faits, la violation du principe in dubio pro reo et de la présomption d'innocence.

Le TP avait fondé son raisonnement, de manière erronée, sur des distances calculées en fonction de la position du bus à un "*endroit approximatif*" au moment du croisement avec l'automobiliste C_____, qui avait freiné. Le rapport de police (en page 3) indiquait que la "*zone de choc*" entre l'automobiliste C_____ et la scootériste n'avait pu être située qu' "*approximativement*". Les photographies extraites de la vidéo-surveillance du bus montraient que l'automobiliste C_____ avait commencé à freiner à la hauteur de l'aire de stationnement située devant les immeubles sur sa droite, et c'était à la hauteur du panneau de l'arrêt TPG que la scootériste avait commencé à perdre la maîtrise de son véhicule. Le croisement de l'automobiliste avec le bus avait donc nécessairement eu lieu plus en arrière dans le sens de circulation du bus et à un endroit où la route était plus large, contrairement à ce qui avait été établi par le premier juge. Ce dernier avait situé le croisement et le freinage de l'automobiliste à la hauteur du panneau, là où la voie de circulation était la plus étroite, ce qui ne pouvait être retenu sans doute possible.

Le TP n'avait pas constaté l'abaissement du trottoir au lieu du croisement avec le bus, permettant l'accès à plat à une aire de stationnement et de circuler, si besoin était, tout près du trottoir en serrant à droite. Le TP avait également considéré à tort que l'automobiliste C_____ ne pouvait pas circuler à moins de 20 cm du trottoir bordant la droite de sa voie, puisque le trottoir était abaissé et ne constituait pas un obstacle.

Un freinage impromptu par la "*peur d'un heurt*" et causé par l'arrivée surprise "*de face*" du bus ne pouvait être expliqué par le TP, dans la mesure où l'automobiliste C_____ se trouvait "*vers la fin du bus*" et était déjà en train de le croiser, la manœuvre étant déjà presque terminée, de sorte qu'un risque de heurt avec l'arrière du bus ne pouvait se produire. De plus, A_____ circulait à faible allure, sa vitesse avant l'accident était de 18 à 20 km/h. De ce fait, l'automobiliste C_____ avait la possibilité de le voir arriver de loin lentement en sens inverse et n'aurait pas eu besoin de freiner, car il lui aurait suffi de serrer à temps sur la droite, tout près du trottoir abaissé. Le freinage n'était d'ailleurs pas opportun, puisque le véhicule D_____ avait pu croiser sans problème le bus (cf. vidéo-surveillance), alors que sa distance avec celui-ci était la même. Même à l'endroit le plus étroit, un croisement entre un bus et un véhicule automobile pouvait avoir lieu sans problème.

Le TP ne pouvait pas retenir de faute à son encontre et devait considérer la chute de la scootériste comme due à son inattention et à une distance insuffisante avec le véhicule la précédant.

S'agissant de l'application du droit, le TP aurait dû prendre en compte l'ensemble des circonstances, telles que la vitesse du bus, sa visibilité de loin, le fait qu'il empiétait très légèrement sur l'autre voie ainsi que la possibilité pour l'automobiliste C_____ de serrer sur sa droite pour permettre le croisement, et admettre que la distance était

suffisante à ces fins. En outre, lorsque le croisement était difficile, il fallait le faciliter aux véhicules lourds, ce qu'aurait dû faire l'automobiliste C_____, puisqu'il en avait largement le temps et la place. Enfin, il ne pouvait être attendu de A_____ qu'il laisse passer tous les véhicules venant de face avant de contourner l'obstacle représenté par les véhicules en stationnement, car cela aurait rendu le service des TPG très difficile sur ce tronçon en raison du respect des horaires.

b.b. A_____ a déposé des conclusions en indemnisation, s'agissant de ses frais de défense, reprenant celles de première instance en CHF 5'066.20 (TVA comprise) et les amplifie à hauteur de CHF 5'929.30 (TVA comprise) pour la procédure d'appel, notes d'honoraires à l'appui, lesquelles mentionnent un taux horaire de CHF 380.- et un total de 12 heures 19 (739 minutes) pour la première instance, 14 heures 25 (865 minutes) pour la seconde. Les opérations facturées seront discutées ci-après, dans la mesure utile.

c. Le Ministère public et le SDC concluent au rejet de l'appel et à la confirmation du jugement attaqué.

d. Le TP conclut à la confirmation de son jugement.

D. A_____, né le _____ 1969, n'a aucun antécédent judiciaire en Suisse.

EN DROIT :

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 du Code de procédure pénale [CPP]).

La Chambre n'examine que les points attaqués du jugement de première instance (art. 404 al. 1 CPP), sauf en cas de décisions illégales ou inéquitables (art. 404 al. 2 CPP), sans être liée par les motifs invoqués par les parties ni par leurs conclusions, à moins qu'elle ne statue sur une action civile (art. 391 al. 1 CPP).

1.2. 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 établi de manière manifestement inexacte ou en violation du droit. Aucune nouvelle allégation ou preuve ne peut être produite (art. 398 al. 4 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).

Le pouvoir d'examen de l'autorité d'appel est limité à l'arbitraire en ce qui concerne l'établissement des faits (arrêt du Tribunal fédéral 6B_434/2019 du 5 juillet 2019 consid. 1.1). Il n'y a arbitraire que lorsque l'autorité ne prend pas en compte, sans aucune raison sérieuse, un élément de preuve propre à modifier la décision, lorsqu'elle se trompe manifestement sur son sens et sa portée, ou encore lorsque, en se fondant

sur les éléments recueillis, elle en tire des constatations insoutenables (ATF 140 III 264 consid. 2.3).

Une décision n'est pas arbitraire du seul fait qu'elle apparaît discutable ou même critiquable ; il faut qu'elle soit manifestement insoutenable et cela non seulement dans sa motivation mais aussi dans son résultat (ATF 143 IV 241 consid. 2.3.1).

2. Le principe in dubio pro reo, qui découle de la présomption d'innocence, garantie par l'art. 6 ch. 2 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales [CEDH] et, sur le plan interne, par les art. 32 al. 1 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse [Cst.] et 10 al. 3 CPP, concerne tant le fardeau de la preuve que l'appréciation des preuves au sens large (ATF 144 IV 345 consid. 2.2.3.1 ; ATF 127 I 28 consid. 2a).

En tant que règle sur le fardeau de la preuve, la présomption d'innocence signifie, au stade du jugement, que ce fardeau incombe à l'accusation et que le doute doit profiter au prévenu. La présomption d'innocence est violée lorsque le juge rend un verdict de culpabilité au seul motif que le prévenu n'a pas prouvé son innocence (ATF 127 I 38 consid. 2a p. 40) ou encore lorsque le juge condamne le prévenu au seul motif que sa culpabilité est plus vraisemblable que son innocence. En revanche, l'absence de doute à l'issue de l'appréciation des preuves exclut la violation de la présomption d'innocence en tant que règle sur le fardeau de la preuve (ATF 144 IV 345 consid. 2.2.3.3).

Comme règle d'appréciation des preuves, la présomption d'innocence signifie que le juge ne doit pas se déclarer convaincu de l'existence d'un fait défavorable à l'accusé si, d'un point de vue objectif, il existe des doutes quant à l'existence de ce fait. Au contraire, lorsque subsistent des doutes insurmontables quant aux éléments factuels justifiant une condamnation, le tribunal se fonde sur l'état de fait le plus favorable au prévenu. Il importe peu qu'il subsiste des doutes seulement abstraits et théoriques, qui sont toujours possibles, une certitude absolue ne pouvant être exigée. Il doit s'agir de doutes sérieux et irréductibles, c'est-à-dire de doutes qui s'imposent à l'esprit en fonction de la situation objective (ATF 144 IV 345 consid. 2.2.3.3).

Lorsque l'appréciation des preuves et la constatation des faits sont critiquées en référence à la présomption d'innocence (art. 6 par. 2 CEDH, 32 al. 1 Cst. et 10 CPP), le principe in dubio pro reo n'a pas de portée plus large que l'interdiction de l'arbitraire (ATF 146 IV 88 consid. 1.3.1 ; 145 IV 154 consid. 1.1).

3. **3.1.** L'art. 90 LCR constitue la base légale pour réprimer les violations de règles de la circulation. L'art. 90 LCR étant une disposition générale et abstraite, elle doit être complétée par l'indication de la ou des règles concrètes de circulation qui ont été violées (ATF 100 IV 71 consid. 1). En effet, elle n'a pas de portée propre, dès lors qu'elle se contente d'ériger en contravention toute infraction simple à cette loi. Le jugement doit donc énoncer, dans ses motifs, les règles de la circulation qui ont été violées (Y. JEANNERET, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière

- LCR, Berne 2007, n. 15 ad art. 90 LCR). L'art. 90 al. 1 prévoit une peine d'amende pour les violations dites simples des règles de circulation.

3.2. Selon l'art. 34 al. 1 LCR, les véhicules tiendront leur droite et circuleront, si la route est large, sur la moitié droite de celle-ci. Ils longeront le plus possible le bord droit de la chaussée, en particulier s'ils roulent lentement ou circulent sur un tronçon dépourvu de visibilité. La règle essentielle imposant de tenir sa droite a pour but principal de faciliter la circulation des véhicules roulant en sens contraire (croisement) (JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, CS-CR commenté, 5ème éd., Bâle 2024, n. 1.1 ad art. 34 LCR).

Le principe de la circulation sur la moitié droite de la route n'est pas applicable aux chaussées de faible largeur (ATF 94 IV 120 = JdT 1969 I 415 n. 33). Il appartiendra alors au conducteur de prendre d'autres précautions, par exemple en réduisant son allure dans l'éventualité d'un croisement. Un obstacle ne transforme pas une route en route étroite (ATF 91 IV 37 = JdT 1965 I 417 n. 28). Mais si une file de véhicules automobiles est stationnée sur la droite, il faut en tenir compte pour fixer le milieu idéal de la chaussée et le conducteur venant en sens inverse par rapport à celui qui longe les véhicules automobiles arrêtés doit contribuer à faciliter le croisement (JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, op.cit., n. 1.5 n. 3 ad art. 34 LCR et ses références).

3.3. En vertu de l'art. 34 al. 4 LCR, le conducteur doit observer une distance suffisante envers tous les usagers de la route, notamment pour croiser, dépasser et circuler de front ou lorsque des véhicules se suivent. Il n'y a pas de règle générale développée par la jurisprudence qui indiquerait à partir de quelle distance une violation des règles de la circulation pourrait être retenue. Ce qu'il faut comprendre par "*distance suffisante*" au sens dudit article doit être déterminé au regard de toutes les circonstances du cas d'espèce, notamment de la largeur de la chaussée, du type de véhicule, de la visibilité du trajet et de la vitesse respectée par le conducteur lui-même. Plus celle-ci est grande, plus il est difficile d'estimer la distance au décimètre près et de parer efficacement à un danger survenant au cours du croisement en ralentissant la marche, en s'arrêtant ou en s'écartant (arrêts du Tribunal fédéral 6B_656/2020 du 23 juin 2021 consid. 4.2 ; 6B_894/2020 du 26 novembre 2020 consid. 2.1 ; 6B_1139/2019 du 3 avril 2020 consid. 2.2 ; ATF 97 II 362 consid. 2 ; ATF 131 IV 133 consid. 3.1).

Si en principe, les véhicules ont le droit de se tenir à 20 cm de la ligne de direction même sur une chaussée relativement étroite, ce droit ne trouve pas application au moment de croiser (ATF 107 IV 44 consid. 2c), lors duquel, les deux conducteurs doivent appuyer l'un et l'autre sur leur droite, de façon à laisser entre les véhicules un espace suffisant qui doit en tout cas excéder 50 cm sur un tronçon rectiligne (ATF 107 IV 44 consid. 2c = JdT 1981 I 422 n. 21), en s'écartant au besoin suffisamment de la ligne de direction, même si l'autre conducteur est en faute et s'il a le temps et la place pour cet évitement. Ce n'est toutefois que dans des cas très exceptionnels que l'on pourra exiger du conducteur qu'il sorte de la route ou monte sur le trottoir – il en va

ainsi à l'approche de véhicules prioritaires – (ATF 97 II 362 = JdT 1972 I 411 n. 25 ; JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, op. cit., n. 1.7 ad art. 35 LCR). En présence d'un véhicule qui empiète sur la gauche, l'on pourra exiger de l'autre conducteur qu'il appuie sur la droite dans toute la mesure où les circonstances le lui permettront, sans qu'il puisse revendiquer pour lui toute la moitié de la route ou toute la largeur de la voie marquée (ATF 107 IV 44 consid. 2c = JdT 1981 I 422 n. 21 ; JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, op. cit., n. 1.14 ad art. 34 LCR et n. 1.7 ad art. 35 LCR).

3.4. Selon l'art. 35 al. 2 LCR, il n'est permis de contourner un obstacle que si l'espace nécessaire est libre et bien visible et que si les usagers de la route venant en sens inverse ne sont pas gênés par la manœuvre. Cette disposition reconnaît la priorité du véhicule en sens inverse. Bien que prioritaire, si ce dernier constate un risque d'accident, il lui appartiendra de faire tout son possible pour l'éviter ou pour en diminuer les conséquences, soit par un appui plus marqué sur la droite, soit par un ralentissement ou même l'arrêt (JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, op. cit., n. 2.11 ad art. 35 LCR).

Dans le cas d'un dépassement et croisement simultanés, s'il y a une ligne de direction, le dépassant est autorisé à la franchir pour autant qu'il subsiste une place suffisante pour le véhicule qui survient en sens inverse. Si le véhicule à croiser doit faire une manœuvre d'évitement risquée pour éviter une collision, il est gêné en sorte que le dépassant enfreint l'art. 35 al. 2 LCR (JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, op. cit., n. 2.12 ad art. 35 LCR).

En complément, l'art. 9 al. 1 OCR prévoit que le conducteur accordera la priorité à la circulation venant en sens inverse si un obstacle qui rendrait le croisement difficile se trouve sur la moitié de la chaussée qu'il emprunte.

L'art. 9 al. 2 OCR pose des règles de priorité selon les catégories de véhicules lorsqu'une "*route étroite ne permet pas de croiser*" (croisement impossible), c'est-à-dire si un véhicule circulant correctement ne peut en croiser un autre sans empiéter sur sa voie (ATF 104 IV 261 = JdT 1979 I 444 n. 40). Selon ledit article, les véhicules les plus grands ont la priorité sur les plus petits.

Selon la jurisprudence, ladite règle de priorité ne s'applique pas si l'obstacle qui rétrécit temporairement la largeur de la route se trouve manifestement d'un seul côté, notamment en cas de véhicules automobiles parqués au bord de la chaussée sur des cases de stationnement marquées. Cette situation appelle à l'application de l'art. 9 al. 1 OCR (ATF 106 IV 283 = JdT 1981 I 440 n. 28 ; JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, op. cit., Bâle 2024, n. 1.13 d et 3.7 ad art. 35 LCR). En ce sens, si l'espace disponible n'est pas assez large, le conducteur empêché dans sa progression par l'obstacle devra s'arrêter. Si le croisement est néanmoins possible de façon commode, la continuation de la marche sera poursuivie, mais avec des précautions à la charge du prioritaire. Si l'espace libre et visible est

relativement court, le contournement du véhicule arrêté ne sera pas interdit, mais exigera des précautions particulières, en particulier une vitesse permettant l'arrêt quasi instantané ; mais si l'arrêt ne doit pas durer longtemps et si le risque de la continuation de la marche est grand, le conducteur sera tenu d'attendre (JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, op. cit., Bâle 2024, n. 3.8 ad art. 35 LCR).

3.5.1. En l'espèce, l'appelant invoque une constatation inexacte des faits, en particulier s'agissant de la distance latérale entre les véhicules pour se croiser ainsi que du lieu où le croisement s'est déroulé, soutenant que celui entre le bus qu'il conduisait et l'automobiliste C_____ avait eu lieu plus en arrière selon son sens de marche, là où se situe l'aire de stationnement et où la route est plus large. Cette déclaration s'oppose à ce qui figure dans le rapport de police (cf. croquis 2ème phase de la police, en annexe au procès-verbal d'audience de jugement) et a été considéré comme établi par le TP, soit que le croisement avait eu lieu à la hauteur du panneau de l'arrêt TPG "*H*_____", là où l'automobiliste C_____ semblait s'être arrêté.

Il ressort de l'analyse des pièces au dossier (cf. vidéo-surveillance – caméra couloir, 20:51:57) que la scootériste était couchée au sol directement derrière le véhicule de l'automobiliste C_____, à l'endroit où se situe le panneau en question.

Les images démontrent également que l'avant du bus croise celui du véhicule C_____ au niveau du panneau (cf. vidéo-surveillance – caméra porte 1 et 2, 20:51:55).

Par ailleurs, il apparaît aussi sur la vidéo-surveillance que le croisement avec le premier automobiliste D_____ a eu lieu un peu plus en arrière dans le sens de la marche du bus, là où la voie du bus, qui se rétrécit progressivement suivant un "*effet entonnoir*", est un peu plus large, puisque l'on peut uniquement apercevoir l'aire de stationnement, le trottoir abaissé, mais non le panneau de l'arrêt TPG (cf. vidéo-surveillance – caméra porte 2 et couloir, 20:51:54).

À l'emplacement du croisement, soit au niveau du panneau, la largeur de la voie empruntée par le bus est la plus étroite, soit 2m45, et celle de l'automobiliste C_____ mesure 2m90.

Dans une telle configuration, en tenant compte de la largeur du bus de 2m55, ce dernier empiétait d'au moins 10 cm, et, considérant les déclarations de l'appelant, qui circulait à 20 cm des voitures parquées sur les places longitudinales, le bus empiétait de 30 cm sur la voie de circulation inverse, de sorte que l'espace pour croiser était de 48 cm.

Il appert que le bus était en train de terminer sa manœuvre déjà bien entamée, puisqu'au moment de croiser, son arrière se situait à la hauteur du dernier véhicule stationné se trouvant sur sa droite. Le bus s'avançait ainsi sur une voie qui reprenait toute sa largeur lorsque l'automobiliste s'est approché de lui et a entrepris de poursuivre sa route (cf. vidéo-surveillance – caméra porte 1, 20:51:55).

En outre, le bus circulait à une vitesse entre 18 à 20 km/h, soit une vitesse suffisamment adaptée pour parer à un danger survenant au cours du croisement, d'autant plus qu'il avait déjà commencé sa manœuvre de contournement d'obstacle dans un espace libre et bien visible, ayant déjà croisé sans encombre l'automobiliste D_____.

Ainsi, le lieu de croisement n'est pas celui préconisé par l'appelant, et l'on peut suivre, raisonnablement et sans doute possible, la version du premier juge selon laquelle le croisement a eu lieu à la hauteur du panneau, alors que le bus empiétait de 30 cm sur la voie de circulation inverse.

3.5.2. Il s'ensuit que l'automobiliste C_____, en voyant le bus empiéter sur sa voie, avait le devoir de s'appuyer sur sa droite au moment de croiser, dans la mesure où les circonstances le permettaient, principalement au vu de la manœuvre entamée par un véhicule de gros gabarit, circulant à faible allure et visible, alors que lui-même n'avait pas d'obstacle sur sa droite, mais au contraire, s'approchait du trottoir abaissé qui lui aurait permis de serrer à l'extrême droite sans risque, sinon de s'arrêter pour laisser passer le bus, qui terminait sa manœuvre. Il n'était néanmoins pas attendu de sa part qu'il roule sur le trottoir ou qu'il freine "*brusquement*" pour éviter une collision, puisque l'automobiliste le précédent avait été en mesure de croiser le bus. Le rapport de police n'établit pas les conditions objectives, telle que la vitesse de l'automobiliste impliqué, de manière à déterminer si celui-ci a véritablement été contraint de freiner énergiquement.

Compte tenu de la largeur du véhicule C_____ et à supposer que l'automobiliste ait pu circuler tout contre le trottoir bordant la droite de sa voie de circulation, à l'endroit le plus étroit d u croisement, un espace de 48 cm séparait le bus dudit véhicule. Selon le premier juge, cet écart était réduit à 28 cm (48 cm - 20 cm = 28 cm), pour tenir compte de ce que l'automobiliste était en droit de circuler à 20 cm du trottoir.

Or, vu la configuration des lieux, l'on ne peut suivre le raisonnement du TP selon lequel l'automobiliste C_____ ne pouvait pas circuler plus près qu'à 20 cm du trottoir, puisqu'au cours de sa manœuvre, l'appelant pouvait raisonnablement compter sur le fait que ledit automobiliste allait serrer sa droite et se coller contre le trottoir abaissé vers lequel il approchait. C'est d'ailleurs bien ce qu'a fait le véhicule qui le précédait (l'automobiliste D_____) en contribuant à faciliter le croisement. S'il pensait avoir l'espace suffisant pour croiser, l'appelant a été conforté en cela par le croisement avec ce dernier automobiliste. De plus, il faut raisonnablement tenir compte du fait que le bus terminait sa manœuvre, qu'il s'avançait sur une voie qui reprenait toute sa largeur. En conséquence, l'on peut retenir que la distance latérale suffisait encore à effectuer le croisement à faible allure.

Partant, le comportement de l'appelant reste conforme à l'art. 34 al. 4 LCR, étant précisé que la règle de hiérarchie de priorité prévu à l'art. 9 al. 2 OCR ne s'applique pas, l'obstacle qui rétrécit la route se trouvant d'un seul côté, le bus n'ayant alors pas la priorité sur le véhicule venant en sens inverse (art. 9 al. 1 OCR), contrairement à ce

que soutient l'appelant. Cela étant, on rappellera que ce dernier était déjà engagé dans sa manœuvre de contournement lorsque le croisement s'est produit et avait adapté sa vitesse en fonction de la situation, ce qui lui aurait permis au besoin un arrêt quasi instantané, voire aurait permis à d'éventuels véhicules prioritaires de l'apercevoir à temps, d'anticiper et de réagir en conséquence. Ainsi, il n'était pas attendu de lui qu'il s'arrête en pleine manœuvre de contournement, puisque rouler à faible allure était conforme à l'art. 9 al. 1 OCR.

Il devait en outre être attendu de l'automobiliste C_____ qu'il laisse le bus terminer sa manœuvre ou se serre à droite pour contribuer à faciliter le croisement. Ce dernier comportement ne constitue pas une manœuvre d'évitement risquée au vu de la configuration des lieux, et l'automobiliste n'a pas été gêné, de sorte que l'appelant n'a pas non plus violé l'art. 35 al. 2 LCR.

En définitive, l'appel sera admis et A_____ acquitté.

4. Vu l'issue de la cause, l'intégralité des frais sera laissée à la charge de l'État (art. 428 al. 1 CPP a contrario).

5. **5.1.** L'allocation d'une indemnité pour frais de défense selon l'art. 429 al. 1 let. a CPP n'est pas limitée aux cas de défense obligatoire visés par l'art. 130 CPP. Elle peut être accordée dans les cas où le recours à un avocat apparaît tout simplement raisonnable. Il faut garder à l'esprit que le droit pénal matériel et le droit de procédure sont complexes et représentent, pour des personnes qui ne sont pas habituées à procéder, une source de difficultés. Celui qui se défend seul est susceptible d'être moins bien loti. Cela ne dépend pas forcément de la gravité de l'infraction en cause. On ne peut pas partir du principe qu'en matière de contravention, le prévenu doit supporter en général seul ses frais de défense. Autrement dit, dans le cadre de l'examen du caractère raisonnable du recours à un avocat, il doit être tenu compte, outre de la gravité de l'infraction et de la complexité de l'affaire en fait ou en droit, de la durée de la procédure et de son impact sur la vie personnelle et professionnelle du prévenu (ATF 138 IV 197 consid. 2.3.5 p. 203 ; ATF 143 IV 339 consid. 4.1 et les références ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_1105/2014 du 11 février 2016 consid. 2.1 et 2.2).

5.2. Les démarches superflues, abusives ou excessives ne sont pas indemnisées (ATF 115 IV 156 consid. 2d p. 160). Les honoraires d'avocat doivent ainsi être proportionnés (N. SCHMID, Schweizerische Strafprozessordnung : Praxiskommentar, 2ème éd., Zurich 2013, n. 7 ad art. 429) ; le juge dispose d'une marge d'appréciation à cet égard, mais ne devrait pas se montrer trop exigeant dans l'appréciation rétrospective qu'il porte sur les actes nécessaires à la défense du prévenu (M. NIGGLI / M. HEER / H. WIPRÄCHTIGER [éd.], Schweizerische Strafprozessordnung / Schweizerische Jugendstrafprozessordnung , Basler Kommentar StPO/JStPO, 2ème éd., Bâle 2014, n. 19 ad art. 429 ; ACPR/239/2017). S'il s'écarte notablement de la note d'honoraires présentée, il doit en motiver les raisons (M. NIGGLI / M. HEER / H. WIPRÄCHTIGER, op. cit., n. 18 ad art. 429). Une diminution de 60%, sans

motivation suffisante, est arbitraire (arrêt du Tribunal fédéral 6B_434/2008 du 29 octobre 2008 consid. 3.2.2 non publié in ATF 135 IV 43).

5.3. Aussi, l'autorité pénale amenée à fixer une indemnité sur le fondement de l'art. 429 al. 1 let. a CPP n'a pas à avaliser purement et simplement les notes d'honoraires d'avocats qui lui sont soumises : elle doit, au contraire, examiner, tout d'abord, si l'assistance d'un conseil était nécessaire, puis, dans l'affirmative, apprécier objectivement la pertinence et l'adéquation des activités facturées, par rapport à la complexité juridique et factuelle de l'affaire, et, enfin, dire si le montant des honoraires réclamés, même conformes au tarif pratiqué à Genève, est proportionné à la difficulté et à l'importance de la cause, c'est-à-dire raisonnable au sens de la loi (ACPR/140/2013 du 12 avril 2013).

5.4. En l'occurrence, l'assistance de l'appelant par un avocat lui est acquise et l'état de frais produit apparaît adéquat, sous réserve de ce qui suit.

Le temps consacré, pour la procédure de première instance et la procédure préliminaire, à des vacations et au visionnage de vidéo (130 minutes), tout comme 90 minutes de consultation du dossier, ne sera pas intégralement indemnisé, dans la mesure où il apparaît sans proportion avec la complexité factuelle de la cause, 1 heure 30 (180 minutes) apparaissant adéquate à ces fins. Le poste relatif à la correspondance adressée au SDC, I_____ (assurance de protection juridique) et au Service des automobiles et de la navigation (SAN) (110 minutes), sans adéquation directe avec la procédure pénale, sera déduit de la note de frais et le temps facturé pour l'audience du TP ramené à sa durée effective (de 65 minutes).

Quant à la rédaction du mémoire d'appel, le poste sera réduit à 3 heures (180 minutes) (au lieu de 6h50, 410 minutes), ce temps paraissant suffisant pour un acte comprenant quatre pages de discussion juridique, étant précisé que l'affaire n'est pas complexe. L'on peut aussi discuter le temps consacré à la prise de photo, mesures et vision locale (75 minutes) et la confection d'un bordereau de 13 photographies (30 minutes) composé de celles figurant déjà au dossier, compte tenu de la présence de caméras de surveillance dans le bus qui permettaient une nette visualisation des faits et des photographies des lieux prises par la police. Ces postes ne seront comptés qu'à hauteur de 60 minutes. Les 20 minutes liées à la correspondance à l'attention de la CAP et du TP seront également déduites.

Enfin, le temps consacré à la rédaction de la réplique spontanée (240 minutes), y compris les diverses communications y relatives (40 minutes), sera défalqué, puisque celle-ci reprend le même raisonnement juridique et le même constat des faits, sans ajouter de plus-value à la discussion juridique.

Ainsi, l'activité utile à la procédure préliminaire et de première instance est arrêtée à 564 minutes (9 heures 24) et celle utile à la procédure d'appel à 290 minutes (4 heures 50), d'où une indemnité en faveur de l'appelant de CHF 5'846.75 (TVA en CHF 438.10 comprise).

* * * * *

PAR CES MOTIFS,
LA COUR :

Reçoit l'appel formé par A_____ contre le jugement JTDP/1478/2024 rendu le 3 décembre 2024 par le Tribunal de police dans la procédure P/11500/2024.

L'admet.

Annule ce jugement.

Et statuant à nouveau :

Acquitte A_____ de violations simples des règles de la circulation routière (art. 34 al. 4 et 35 al. 2 de la loi fédérale sur la circulation routière [LCR] cum art. 90 al. 1 LCR).

Alloue à A_____ une indemnité de CHF 5'846.75 pour ses frais d'avocat (art. 429 al. 1 let. a CPP).

Laisse les frais de la procédure à la charge de l'État (art. 426 et 436 CPP).

Notifie le présent arrêt aux parties.

Le communique, pour information, au Tribunal de police ainsi qu'au Service cantonal des véhicules.

La greffière :	Le président :
Aurélie MELIN ABDOU	Vincent FOURNIER

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.