

REPUBLIQUE ET



CANTON DE GENEVE

POUVOIR JUDICIAIRE

P/13180/2016

AARP/392/2020

**COUR DE JUSTICE**

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

**Arrêt du 26 novembre 2020**

Entre

A \_\_\_\_\_, domiciliée \_\_\_\_\_, FRANCE, comparant par M<sup>e</sup> Romain JORDAN, avocat,  
Merkt & Associés, rue Général-Dufour 15, case postale 5556, 1211 Genève 11,

appelante,

contre le jugement JTDP/656/2020 rendu le 1<sup>er</sup> juillet 2020 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 : Madame Gaëlle VAN HOVE, présidente; Monsieur Gregory ORCI,  
Monsieur Vincent FOURNIER, juges.**

---

**EN FAIT :**

- A. a.** En temps utile, A\_\_\_\_\_ appelle du jugement du 1<sup>er</sup> juillet 2020, par lequel le Tribunal de police (TP) l'a reconnue coupable de violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 al. 2 de la loi sur la circulation routière [LCR]) et l'a condamnée à une peine pécuniaire de 30 jours-amende à CHF 30.- l'unité, peine avec sursis et un délai d'épreuve de trois ans, ainsi qu'à une amende de CHF 500.- assortie d'une peine privative de liberté de substitution, avec suite de frais.

A\_\_\_\_\_ entreprend intégralement ce jugement, concluant à la qualification des faits en contravention au sens de l'art. 90 al. 1 LCR et, partant, à son acquittement au bénéfice de la prescription.

**b.** Selon l'ordonnance pénale du 23 janvier 2017, il est reproché à A\_\_\_\_\_ d'avoir, le 4 mai 2016, à 14h19, sur l'autoroute, à proximité du point kilométrique (PK) 1.465, en direction de Lausanne, au volant de son véhicule automobile, roulé à 114 km/h, alors que la vitesse autorisée était limitée à 80 km/h, soit un dépassement de vitesse de 30 km/h, après déduction de la marge autorisée.

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

**a.** Le 4 mai 2016, le véhicule immatriculé 1\_\_\_\_\_ (France), conduit par A\_\_\_\_\_, a été photographié par un appareil radar mobile, à 14h19, sur l'autoroute N1 à hauteur du point kilométrique 1.465, à Plan-les-Ouates en direction de Lausanne, alors qu'il circulait à une vitesse de 114 km/h, la vitesse maximale autorisée sur ce tronçon étant de 80 km/h, d'où un dépassement de 3 km/h (marge de sécurité de 4 km/h déduite) de la vitesse maximale autorisée. Ce dépassement de vitesse est intervenu sur un tronçon d'autoroute rectiligne, la chaussée étant sèche, avec de bonnes conditions météorologiques, une bonne visibilité et un trafic fluide.

**b.** A\_\_\_\_\_ a admis le dépassement de vitesse constaté. Elle a contesté la qualification juridique des faits qui lui sont reprochés ainsi que la peine retenue. Le 4 mai 2016, elle se rendait avec ses enfants à l'aéroport pour y accueillir son mari à son retour de voyage. Les conditions de circulation étaient bonnes. Elle n'avait pas vu de panneau indiquant une limitation de vitesse à 80 km/h. Elle était retournée sur place après avoir reçu l'avis au détenteur du 25 mai 2016 et avait constaté que des travaux avaient lieu sur ce tronçon à la hauteur du tunnel de Confignon, travaux qu'elle n'avait pas vu le jour des faits et qui ne pouvaient de toute façon pas être visibles de l'endroit où se trouvait le radar le jour des faits.

**c.** Selon la décision de l'Office fédéral des routes (OFROU) du 10 mars 2016 (publiée *in* FF 2016 2174), en raison de l'assainissement des liaisons intertubes des tunnels de Confignon et de Vernier, des travaux de génie civil ont été entrepris sur la

route nationale N 01, dans les deux sens de circulation, entre l'échangeur autoroutier de Perly et la jonction autoroutière de Meyrin, du km 2.160 au km 11.170. En raison des travaux, la vitesse maximale autorisée y a été limitée, sur le tronçon concerné par le chantier, à 80 km/h durant toute la durée des travaux, du km 0.990 au km 9.525 dans le sens de circulation douane de Bardonnex – Lausanne, et du km 10.350 au km 1.470 dans le sens de circulation Lausanne – douane de Bardonnex, afin de renforcer la sécurité des usagers de la route et des ouvriers sur le chantier.

Ces restrictions de circulation s'appliquaient dès la mise en place de la signalisation, prévue le 1<sup>er</sup> avril 2016 jusqu'à la fin des travaux prévue le 30 avril 2017.

**d.** Selon la photo radar et les vues aériennes versées au dossier, le radar était placé peu avant l'échangeur de Perly, juste après la ramification menant à la bretelle en direction de Lancy / La Praille et la sortie de Perly. Le véhicule de A\_\_\_\_\_ circulait sur la partie de la chaussée direction aéroport de l'autoroute de contournement et se trouvait tout au bord de la voie de gauche. Au bord de la voie de droite, visible sur la photo radar, se trouve une zone interdite au trafic (signal 6.20, traits obliques) qui deviendra la bande d'arrêt d'urgence après la séparation complète des voies. La chaussée comporte, au-delà de la zone interdite au trafic, deux autres voies de circulation et une bande d'arrêt d'urgence, sur la droite du véhicule. Ces deux voies sont limitées à 80 km/h, vitesse qui est réduite à 60 km/h par la suite (voir à ce sujet AARP/203/2020).

**e.** Selon la décision de limitation de vitesse de l'OFROU susmentionnée, la limitation à 80 km/h débutait au point kilométrique 0.990, soit environ 475 mètres avant le contrôle, tandis que le chantier débutait au point kilométrique 2.160, soit environ 695 m après le contrôle, sur l'autoroute de contournement. Il ressort effectivement des rapports de police des 29 août et 4 octobre 2019 qu'il y avait bien des travaux sur ce tronçon le jour des faits, mais qu'il n'y en avait pas au lieu précis du contrôle radar.

**f.** Selon les pièces produites par la police, la vitesse a été mesurée par un appareil « B\_\_\_\_\_ », soit un instrument « *système cinométrique laser* » qui fait l'objet d'un certificat de vérification de l'institut fédéral de métrologie (METAS) du 9 mars 2016, valable jusqu'au 31 mars 2017. L'opérateur du radar est au bénéfice de la formation idoine.

- C.** **a.** Par ordonnance du 8 septembre 2020, les réquisitions de preuve de l'appelante tendant à l'apport au dossier du plan de signalisation du chantier en cause, des plans relatifs au chantier, du procès-verbal de suivi des travaux, des notes de recommandation relatifs au chantier, des renseignements sur la longueur et la configuration du tronçon surveillé et la preuve de l'existence d'une expertise telle

que visée à l'art. 108 al. 4 de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) ont été rejetées.

La CPAR a ensuite ordonné la procédure écrite avec l'accord des parties (art. 406 al. 2 du code de procédure pénale [CPP]).

**b.** Au terme de son mémoire, A\_\_\_\_\_ a persisté dans ses conclusions, sans renouveler ses réquisitions de preuve rejetées le 8 septembre 2020.

Le TP avait procédé à une appréciation anticipée des preuves contraire au droit d'être entendu, en ne sollicitant pas l'apport au dossier du plan de signalisation du chantier en cause et des plans relatifs au chantier, ainsi que du procès-verbal de suivi des travaux, des notes de recommandation, des renseignements sur la longueur et la configuration du tronçon surveillé et la preuve de l'existence d'une expertise telle que visée à l'art. 108 al. 4 OSR. Ces documents étaient nécessaires à l'établissement de la conformité du contrôle. Conformément à l'art. 8 al. 1 let. a de l'ordonnance de l'OFROU concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCCR-OFROU), il fallait déduire 6 et non 4 km/h à la vitesse mesurée, et l'excès de vitesse effectif lors du contrôle était donc de 28 km/h et non de 30 km/h. Le tronçon d'autoroute concerné par l'excès de vitesse était par ailleurs exempt de chantier et d'ouvriers. En outre, aucune des quatre voies de circulation n'était condamnée, et les travaux ne commençaient qu'après le lieu où avait eu lieu le contrôle de vitesse. Les travaux ne commençaient qu'après un long virage, hors de la vue des conducteurs à l'endroit en question. Il y avait donc lieu d'appliquer les règles en matière d'excès de vitesse commis sur une autoroute, et non sur une route nationale, nonobstant la limitation à 80 km/h. Elle n'avait pas vu cette limitation et ne s'était pas rendue coupable d'une négligence grossière. Dans ces circonstances, les faits relevaient de la contravention et étaient donc prescrits.

A\_\_\_\_\_ a déposé des conclusions en indemnisation.

**c.** Le Ministère public (MP) conclut au rejet de l'appel et à la confirmation du jugement entrepris, se référant pour l'essentiel à l'arrêt du Tribunal fédéral 6B\_330/2020 du 6 octobre 2020, confirmant l'arrêt AARP/141/2020 du 16 avril 2020 et relatif à un excès de vitesse de 33 km/h commis le 10 juin 2016 au même endroit.

**d.** Par courriers de la CPAR du 12 novembre 2020, les parties ont été informées de ce que la cause était gardée à juger sous dizaine.

**e.** Dans le délai imparti, A\_\_\_\_\_ réplique et persiste dans ses conclusions.

- D. A \_\_\_\_\_ est née le \_\_\_\_\_ 1976. De nationalité française, elle est domiciliée en France, mariée mais séparée de son époux, et mère de trois enfants. Elle travaille et perçoit un salaire de CHF 5'500.- brut. Son loyer s'élève à EUR 1'120.- par mois.

L'extrait de son casier judiciaire suisse ne comporte aucune inscription.

### **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. **2.1.** L'appelante n'a pas renouvelé ses réquisitions de preuve rejetées par ordonnance présidentielle du 8 septembre 2020, mais se plaint d'une violation de son droit d'être entendue du fait du refus du TP d'administrer ses preuves. On peut se demander si, en s'abstenant de renouveler ses demandes, elle n'y a pas implicitement renoncé. En tout état de cause, la CPAR ne peut que confirmer la teneur de l'ordonnance susmentionnée et constater que les réquisitions de preuve sont superflues.

**2.2.** En effet, l'existence de travaux le jour en question, leur localisation à partir de 695 mètres au-delà du lieu du contrôle litigieux et le lieu de ce contrôle au point kilométrique 1.465 sont établis par les rapports de police figurant au dossier. La limitation de vitesse ressort d'une décision fédérale dûment publiée. Enfin, comme déjà relevé le 8 septembre 2020, la nécessité d'une expertise prévue à l'art. 102 al. 4 OSR concerne les réglementations pérennes et non les situations temporaires comme celle prévalant en l'espèce (cf. art. 32 al. 3 LCR).

**2.3.** En rejetant ces réquisitions de preuve, le TP n'a donc pas violé le droit d'être entendu de l'appelante, faute de pertinence des preuves requises. En tant que de besoin, et quand bien même elles n'ont pas été renouvelées, ces réquisitions de preuve doivent donc également être rejetées en l'espèce.

3. **3.1.** Conformément à l'art. 90 LCR, celui qui viole les règles de la circulation prévues par ladite loi ou par les dispositions d'exécution émanant du Conseil fédéral est puni de l'amende (al. 1). Celui qui, par une violation grave d'une règle de la circulation, crée un sérieux danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire (al. 2).

Pour déterminer si une violation d'une règle de la circulation doit être qualifiée de grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, il faut procéder à une appréciation aussi bien objective que subjective.

D'un point de vue objectif, la violation grave d'une règle de circulation au sens de l'art. 90 al. 2 LCR suppose que l'auteur a mis sérieusement en danger la sécurité du trafic. Il y a création d'un danger sérieux pour la sécurité d'autrui non seulement en cas de mise en danger concrète, mais déjà en cas de mise en danger abstraite accrue (ATF 142 IV 93 consid. 3.1 ; 131 IV 133 consid. 3.2).

Subjectivement, l'état de fait de l'art. 90 al. 2 LCR exige, selon la jurisprudence, un comportement sans scrupules ou gravement contraire aux règles de la circulation, c'est-à-dire une faute grave et, en cas d'acte commis par négligence, à tout le moins une négligence grossière. Celle-ci doit être admise lorsque le conducteur est conscient du caractère généralement dangereux de son comportement contraire aux règles de la circulation. Mais une négligence grossière peut également exister lorsque, contrairement à ses devoirs, l'auteur ne prend absolument pas en compte le fait qu'il met en danger les autres usagers, en d'autres termes s'il se rend coupable d'une négligence inconsciente. Dans de tels cas, une négligence grossière ne peut être admise que si l'absence de prise de conscience du danger créé pour autrui repose elle-même sur une absence de scrupules (ATF 131 IV 133 consid. 3.2 136).

Dans le domaine des excès de vitesse, la jurisprudence a été amenée à fixer des règles précises afin d'assurer l'égalité de traitement. Ainsi, le cas est objectivement grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, sans égard aux circonstances concrètes, en cas de dépassement de la vitesse autorisée de 25 km/h ou plus à l'intérieur des localités, de 30 km/h ou plus hors des localités et sur les semi-autoroutes dont les chaussées, dans les deux directions, ne sont pas séparées et de 35 km/h ou plus sur les autoroutes (ATF 132 II 234 consid. 3.1; 124 II 259 consid. 2b, 123 II 106 consid. 2c et les références citées). Le conducteur qui dépasse de manière aussi caractérisée la vitesse autorisée agit intentionnellement ou à tout le moins par négligence grossière. Il existe un lien étroit entre la violation objectivement grave et l'absence de scrupules sous l'angle subjectif, sous réserve d'indices contraires spécifiques. Le Tribunal fédéral a régulièrement nié l'existence de telles circonstances à décharge (arrêts du Tribunal fédéral 6B\_1011/2013 du 13 mars 2014 consid. 2.1 ; 6B\_571/2012 du 8 avril 2013 consid. 3.4).

Ces seuils s'appliquent aux configurations classiques mais ne peuvent être transposés sans autre aux portions de route sur lesquelles la vitesse est limitée pour des raisons de sécurité, une adaptation au type de route comparable devant être opérée dans un tel cas (arrêt du Tribunal fédéral 6B\_444/2016 du 3 avril 2017 consid. 1.3.1). Un tronçon autoroutier régi par une limite de vitesse inférieure à 120 km/h, plus particulièrement en cas de limitation à 80 km/h, est comparable, eu égard au danger potentiel, à une route située en dehors d'une localité et non à une autoroute. Cela signifie qu'en matière d'excès de vitesse, ce sont les principes développés par la jurisprudence pour les routes situées en dehors des localités qui doivent, en règle générale, être appliqués (ATF 128 II 131 consid. 2b).

C'est ainsi que le Tribunal fédéral a considéré qu'un tronçon d'autoroute limité à 80 km/h en raison de la présence d'un chantier et d'ouvriers, quand bien même les usagers disposaient de deux voies dans le même sens de marche, s'apparentait à une route hors localité (arrêts du Tribunal fédéral 6B\_444/2016 du 3 avril 2017 consid. 1.3.1). Le Tribunal fédéral a ainsi considéré que le dépassement de vitesse litigieux était supérieur au seuil pour le cas grave hors localité et pouvait par conséquent être objectivement qualifié de grave, et cela sans égard aux circonstances concrètes du cas (bonnes conditions de circulation, bonne réputation du conducteur, etc.).

Dans certains cas particuliers, le Tribunal fédéral a en revanche jugé que la violation des règles de la circulation ne devait pas être qualifiée de grave malgré la limitation de vitesse à 80 km/h sur une autoroute car la limitation était d'une part restreinte dans le temps et dans l'espace, et d'autre part n'était pas due à des questions de sécurité, mais à des motifs écologiques (arrêt du Tribunal fédéral 6B\_109/2008 du 13 juin 2008 consid. 3.2), ou à des mesures de modération du trafic (arrêt du Tribunal fédéral 6B\_622/2009 du 23 octobre 2009 consid. 3.5).

**3.2.** Selon l'art. 8 al. 1 OOCRR-OFROU, intitulé « marge de sécurité », les valeurs suivantes doivent être déduites de la vitesse mesurée, après que cette dernière a été arrondie au chiffre entier le plus proche : 6 km/h pour une valeur mesurée de 101 à 150 km/h, en cas de mesures par radar (let. a ch. 2) et 4 km/h pour une valeur mesurée de 101 à 150 km/h, en cas de mesures par laser (let. b ch. 2).

En l'espèce, nonobstant l'expression « *radar* » utilisée, en langage commun, dans les pièces de la procédure, la mesure de vitesse a bien été effectuée au laser, au moyen d'un système cinométrique laser désigné comme tel et dûment certifié par METAS. La déduction de 4 km/h est donc conforme à l'art. 8 al. 1 let. b ch. 2 OOCRR-OFROU, et il n'y a pas lieu, nonobstant l'utilisation bienvenue d'un vocabulaire destiné à permettre la lisibilité des rapports de police et correspondances adressées aux parties, d'appliquer la lettre a de cette disposition.

**3.3.** En l'espèce, il est constant que le véhicule conduit par l'appelante a été flashé à la vitesse de 114 km/h sur un tronçon d'autoroute limité à 80 km/h, ce que l'intéressée ne conteste pas. Elle conteste en revanche la qualification de l'infraction.

Contrairement à ce que plaide l'appelante, il n'y avait pas quatre voies de circulation mais seulement deux, puisque les deux autres voies étaient clairement séparées de celle où elle se trouvait et étaient de plus soumises à un régime différent. En raison de l'embranchement qui crée une séparation de l'autoroute au lieu du contrôle, l'appelante circulait en réalité sur une autoroute à deux voies dépourvue de bande d'arrêt d'urgence, puisque celle-ci se trouvait, pour elle, au-delà d'une zone interdite à la circulation.

Il ressort de la décision de l'OFROU du 10 mars 2016, dument publiée et accessible à tout un chacun, que le tronçon d'autoroute sur lequel a été commis l'excès de vitesse était limité à 80 km/h en raison de travaux dans les deux sens de circulation, l'excès constaté l'ayant été peu après le début de cette limitation et peu avant le début des travaux, dans le sens de circulation douane de Bardonnex – Lausanne.

Partant, ce tronçon d'autoroute devait être assimilé à l'époque des faits à une route située en dehors d'une localité, eu égard tant à sa configuration (embranchement et absence de bande d'arrêt d'urgence) qu'au danger potentiel lié aux travaux en cours.

L'absence de travaux directement sur le lieu même du contrôle ne modifie pas cette appréciation. Il va de soi que la diminution de vitesse liée aux travaux doit être anticipée pour s'assurer que les automobilistes adaptent leur vitesse et arrivent sur les lieux des travaux en ayant déjà réduit leur vitesse ; c'est pour cette raison que l'OFROU a réduit la vitesse dès le point kilométrique 0.990, soit plus d'un kilomètre avant le début effectif des travaux. Le fait de maintenir une vitesse élevée à l'approche des travaux constitue bien un danger concret pour les ouvriers et les autres usagers.

Le fait que les travaux ne soient pas visibles depuis l'emplacement du radar en raison du « *long virage* » décrit par l'appelante renforce de surcroît la nécessité d'anticiper l'abaissement de la vitesse pour garantir la sécurité aux abords des travaux. La loi prévoit d'ailleurs expressément l'anticipation des panneaux indicateurs sur les autoroutes, avec des distances pouvant aller jusqu'à deux kilomètres (cf. art. 44 let. c et 89 OSR), ce qui correspond d'ailleurs au simple bon sens compte tenu de la vitesse élevée des automobilistes sur les autoroutes. Le fait que les travaux ne débutent effectivement que quelques centaines de mètres plus loin ne change donc rien au régime applicable et à l'assimilation à une route située en dehors d'une localité.

Le dépassement de vitesse litigieux étant de 30 km/h, soit le seuil retenu pour le cas grave hors localité, il doit être objectivement qualifié de grave.

L'appelante expliquant ne pas avoir vu le panneau limitant la vitesse à 80 km/h, elle a bien agi par négligence grossière au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, sans égard aux circonstances concrètes du cas alléguées, soit notamment le fait que l'excès de vitesse a été commis par temps clair et dégagé et en l'absence d'autres usagers de la route, élément qui n'est au surplus pas établi.

- 4. 4.1.** Selon l'art. 47 CP, le juge fixe la peine d'après la culpabilité de l'auteur. Il prend en considération les antécédents et la situation personnelle de ce dernier ainsi que l'effet de la peine sur son avenir (al. 1). La culpabilité est déterminée par la gravité de la lésion ou de la mise en danger du bien juridique concerné, par le caractère

répréhensible de l'acte, par les motivations et les buts de l'auteur et par la mesure dans laquelle celui-ci aurait pu éviter la mise en danger ou la lésion, compte tenu de sa situation personnelle et des circonstances extérieures (al. 2).

La culpabilité de l'auteur doit être évaluée en fonction de tous les éléments objectifs pertinents, qui ont trait à l'acte lui-même, à savoir notamment la gravité de la lésion, le caractère répréhensible de l'acte et son mode d'exécution (*objektive Tatkomponente*). Du point de vue subjectif, sont pris en compte l'intensité de la volonté délictuelle ainsi que les motivations et les buts de l'auteur (*subjektive Tatkomponente*). A ces composantes de la culpabilité, il faut ajouter les facteurs liés à l'auteur lui-même (*Täterkomponente*), à savoir les antécédents (judiciaires et non judiciaires), la réputation, la situation personnelle (état de santé, âge, obligations familiales, situation professionnelle, risque de récidive, etc.), la vulnérabilité face à la peine, de même que le comportement après l'acte et au cours de la procédure pénale (ATF 142 IV 137 consid. 9.1 ; ATF 141 IV 61 consid. 6.1.1).

**4.2.** L'appelante ne discute pas la peine prononcée par le premier juge, puisqu'elle conclut au constat de la prescription d'une contravention.

Les faits en cause encourent une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire ; seule cette dernière entre en ligne de compte.

Conformément à l'art. 34 CP, la peine pécuniaire est de trois jours-amende au moins et ne peut excéder 180 jours-amende, le juge fixant leur nombre en fonction de la culpabilité de l'auteur (al. 1). Un jour-amende est de CHF 30.- au moins et de CHF 3'000.- au plus.

A teneur de l'art. 42 al. 1 CP, le juge suspend en règle générale l'exécution d'une peine pécuniaire ou d'une peine privative de liberté de deux ans au plus lorsqu'une peine ferme ne paraît pas nécessaire pour détourner l'auteur d'autres crimes ou délits.

Si le juge suspend totalement ou partiellement l'exécution d'une peine, il impartit au condamné un délai d'épreuve de deux à cinq ans (art. 44 al. 1 CP).

**4.3.** L'amende au sens de l'art. 106 CP entre en ligne de compte en matière de délinquance de masse lorsque le juge souhaite prononcer une peine privative de liberté ou pécuniaire avec sursis, mais qu'une sanction soit néanmoins perceptible pour le condamné, dans un but de prévention spéciale (ATF 135 IV 188 consid. 3.3 ; ATF 134 IV 60 consid. 7.3.1).

Il résulte de la place de l'art. 42 al. 4 CP dans la loi que la peine privative de liberté ou la peine pécuniaire assorties du sursis ont un poids primordial et que l'amende sans sursis qui vient s'ajouter ne revêt qu'un rôle secondaire (ATF 134 IV 1

consid. 4.5.2). Elle ne doit pas conduire à une aggravation de la peine ou au prononcé d'une peine additionnelle. Ainsi, pour tenir compte du caractère accessoire des peines cumulées, il se justifie en principe d'en fixer la limite supérieure à un cinquième, respectivement à 20% de la peine principale (ATF 135 IV 188 consid. 3.4.4).

**4.4.** En l'espèce, la faute de l'appelante est relative. En commettant un excès de vitesse de 3 km/h, pour sa seule convenance personnelle, elle a agi au détriment de la sécurité d'autrui et sans considération pour les règles de la circulation applicables.

Sa collaboration tout comme sa prise de conscience de la gravité de ses agissements sont limitées ; elle a persisté à nier la gravité de la faute commise et à la banaliser.

Les peines fixées par le premier juge, soit une peine pécuniaire de 30 jours-amende à CHF 30.-, assortie du sursis pendant trois ans, et une amende de CHF 500.- paraissent adaptées à sa faute et à sa situation personnelle, ce qu'elle ne conteste d'ailleurs pas.

Partant, l'appel sera intégralement rejeté.

- 5.** L'appelante, qui succombe, supportera les frais de la procédure envers l'Etat (art. 428 CPP).
- 6.** L'appelante, qui échoue à faire modifier le jugement entrepris, sera déboutée de ses conclusions en indemnisation (art. 429 CPP).

\* \* \* \* \*

**PAR CES MOTIFS,  
LA COUR :**

Reçoit l'appel formé par A\_\_\_\_\_ contre le jugement JTDP/656/2020 rendu le 1<sup>er</sup> juillet 2020 par le Tribunal de police dans la procédure P/13180/2016.

Le rejette.

Condamne A\_\_\_\_\_ aux frais de la procédure d'appel, en CHF 2'135.-, qui comprennent un émolument de CHF 2'000.-.

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

*"Déclare A\_\_\_\_\_ coupable de violation grave des règles de la circulation routière (art. 90 al. 2 LCR).*

*Condamne A\_\_\_\_\_ à une peine pécuniaire de 30 jours-amende (art. 34 CP).*

*Fixe le montant du jour-amende à CHF 30.-.*

*Met A\_\_\_\_\_ au bénéfice du sursis et fixe la durée du délai d'épreuve à 3 ans (art. 42 et 44 CP).*

*Avertit A\_\_\_\_\_ que si elle devait commettre de nouvelles infractions durant le délai d'épreuve, le sursis pourrait être révoqué et la peine suspendue exécutée, cela sans préjudice d'une nouvelle peine (art. 44 al. 3 CP).*

*Condamne A\_\_\_\_\_ à une amende de CHF 500.- (art. 42 al. 4 CP).*

*Prononce une peine privative de liberté de substitution de 16 jours.*

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

*Rejette les conclusions en indemnisation de A\_\_\_\_\_ (art. 429 CPP).*

*Condamne A\_\_\_\_\_ aux frais de la procédure, qui s'élèvent à CHF 676.- (recte: CHF 876.-), y compris un émolument de jugement de CHF 500.- (art. 426 al. 1 CPP)."*

[...]

*"Fixe l'émolument complémentaire de jugement à CHF 500.-.*

Condamne A\_\_\_\_\_ à payer à l'Etat de Genève l'émolument complémentaire fixé à CHF 500.-."

Notifie le présent arrêt aux parties.

Le communique, pour information, au Tribunal de police, à l'Office cantonal de la population et des migrations et au Service cantonal des véhicules.

La greffière :

Melina CHODYNIECKI

La présidente :

Gaëlle VAN HOVE

Indication des voies de recours :

*Conformément aux art. 78 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral (LTF), le présent arrêt peut être porté dans les trente jours qui suivent sa notification avec expédition complète (art. 100 al. 1 LTF), par-devant le Tribunal fédéral (1000 Lausanne 14), par la voie du recours en matière pénale.*

**ETAT DE FRAIS**

<b>COUR DE JUSTICE</b>
------------------------

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 1'376.00

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

Délivrance de copies et photocopies (let. a, b et c) CHF 00.00

Mandats de comparution, avis d'audience et divers (let. i) CHF 60.00

Procès-verbal (let. f) CHF 00.00

Etat de frais CHF 75.00

Emolument de décision CHF 2'000.00

---

**Total des frais de la procédure d'appel :** CHF 2'135.00

---

**Total général (première instance + appel) :** CHF **3'511.00**