



POUVOIR JUDICIAIRE

P/24196/2024

AARP/219/2026

COUR DE JUSTICE

Chambre pénale d'appel et de révision

Arrêt du 17 juin 2026

Entre

A_____, domicilié _____, comparant par M^e Guy ZWAHLEN, avocat, BAZ Legal, rue
Pierre-Fatio 12, case postale 3200, 1211 Genève 3,

appellant,

contre le jugement JTDP/1406/2025 rendu le 26 novembre 2025 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 Alessandra CAMBI FAVRE-BULLE, présidente ; Madame
Delphine GONSETH, Monsieur Fabrice ROCH, juges ; Madame
Sophie MORET, greffière-juriste délibérante.

EN FAIT :

- A. a. En temps utile, A_____ appelle du jugement JTDP/1406/2025 du 26 novembre 2025, par lequel le Tribunal de police (TP), notamment, l'a reconnu coupable de violation grave des règles de la circulation (art. 90 al. 2 de la loi fédérale sur la circulation routière [LCR]), lui infligeant une peine pécuniaire de 30 jours-amende (quotité unitaire : CHF 50.-), avec sursis (délai d'épreuve : deux ans).

Il entreprend intégralement ce jugement, concluant à une déqualification des faits en violation simple des règles de la circulation routière et au prononcé d'une amende.

b. Selon l'ordonnance pénale (OPMP) du 3 décembre 2024, il est reproché à A_____ d'avoir, à Genève, le 25 juillet 2024, à 06h38, à proximité du numéro _____ de la route des Jeunes, à Carouge, circulé en direction de la route des Acacias / le pont de Saint-Georges, au volant de son véhicule automobile, à la vitesse de 83 km/h, alors que celle maximale autorisée à cet endroit est de 50 km/h, d'où un dépassement de 28 km/h (marge de sécurité déduite).

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

a. Les faits tels que reprochés dans l'OPMP et immortalisés par radar ne sont pas contestés. Ils sont établis par les éléments du dossier, soit le rapport de police du 1^{er} octobre 2024 et ses annexes.

b.a. Après avoir requis de visionner l'image l'incriminant, car il estimait que l'excès de vitesse reproché ne lui « *ressembl[ait] pas* », A_____ a adressé à la Brigade judiciaire et radar un courrier d'excuses, disant regretter sincèrement les faits et les conséquences qu'ils avaient pu avoir. Après examen du cliché, il retenait qu'il avait anticipé son allure alors qu'il s'apprêtait à pénétrer sur la voie rapide. Il ne s'était donc pas agi d'un excès « *inconscient dans une zone sensible* ». Il n'avait aucun antécédent et était chauffeur professionnel depuis près de quatre ans, se comportant habituellement de manière prudente et respectueuse des règles. Il s'engageait à redoubler de vigilance et à s'acquitter de toute amende équitable tout en soulignant qu'un retrait prolongé de son permis de conduire entraînerait des conséquences désastreuses sur sa vie professionnelle car il pourrait aboutir à la perte de son emploi de conducteur auprès de [l'entreprise] B_____.

b.b. Entendu par le Ministère public (MP) ensuite de son opposition à l'ordonnance pénale, le conducteur a exposé qu'à son sens les faits n'avaient pas été commis « *en localité* », car il se trouvait sur une bande d'accélération en vue de rejoindre la voie rapide de la route des Jeunes. Le panneau marquant la fin de la limitation à 50 km/h se trouvait 20 mètres devant lui, ce qu'il n'avait observé qu'après coup, lorsqu'il s'était rendu sur place pour comprendre ce qu'il avait pu se passer. Il savait que le trajet qu'il

avait suivi depuis son domicile à C_____ [GE] était soumis à cette limitation mais avait pensé de toute bonne fois qu'il avait désormais atteint une bretelle d'accélération.

b.c. A_____ a réitéré ces explications devant la première juge, ajoutant que le policier qui l'avait interrogé lui avait confié que pour sa part il n'aurait pas placé le radar où il se trouvait. Il a également précisé qu'il avait son permis de conduire depuis 20 ans et avait été officier de transport à l'armée.

C. a.a. La juridiction d'appel a ordonné l'instruction de la cause par la voie écrite avec l'accord des parties.

a.b. À l'heure de statuer, la CPAR a constaté que les pièces que A_____ disait avoir produites « *à la procédure* », et dont il faisait grief au TP de ne pas les avoir discutées, ne se trouvaient pas dans le dossier. Elle lui a partant donné l'occasion de les produire à nouveau, ce qu'il a fait. Il s'agit de vues GoogleMap en mode « *streetview* » ainsi que par satellite du tronçon en cause.

On y observe ce qui est notoire pour la plupart des personnes habitant ou se déplaçant régulièrement à Genève : sur ledit tronçon, dans le sens de circulation emprunté par A_____, à la hauteur du radar, la route comporte quatre voies, celle de droite obliquant pour déboucher sur la rue Antoine-Jolivet, les deux médianes se poursuivant de manière rectiligne pour aboutir au carrefour de l'Étoile et celle de gauche, soit la « *bretelle* » rejoignant la « *voie rapide* », où la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h. La circulation est interdite aux piétons et aux cyclistes sur ladite voie, de même que sur la bretelle, et il n'y a pas de trottoirs. Cette voie est séparée des trois autres par une berne.

La zone a une vocation mi-industrielle, mi-commerciale, abritant non seulement des dépôts mais également des bureaux, établissements publics et commerces, notamment des show-rooms, et même, certes dans l'autre sens, un stade, un hôtel et un centre de loisirs et commercial. La circulation sur les routes qui la traversent, singulièrement sur la route des Jeunes, avec ses multiples voies, est souvent importante, étant rappelé qu'outre desservir les entreprises, bureaux et autres lieux sus-évoqués, ladite route permet d'atteindre celle des Acacias, soit l'axe Lancy - Centre-Ville, via le carrefour de l'Étoile, ou alors de le traverser, sous la tranchée couverte formée par un bâtiment contenant un parking P+R, en direction du Pont de Saint-Georges, lequel relie les deux rives du Rhône, respectivement, dans le sens inverse, de rejoindre le quartier de Carouge. La voie centrale étant pour partie surélevée et pour partie couverte, des passages cloutés et des ronds-points permettent aux piétons ou aux véhicules de joindre les deux côtés.

b.a. Selon son mémoire d'appel, A_____ persiste dans ses conclusions, tout en chiffrant le montant adéquat de l'amende à CHF 500.-, et requiert une indemnité

équitable en couverture de ses frais de défense, versant trois notes d'honoraires de son avocat.

b.b. Le MP conclut au rejet de l'appel.

b.c. Les arguments développés seront discutés au fil des considérants qui suivent, dans la mesure de leur pertinence.

E. De nationalité suisse, A_____ est né le _____ 1983 à D_____ [GE]. Il est marié et a deux enfants adolescents.

Il travaille en qualité de chauffeur [auprès de l'entreprise] B_____ pour un salaire mensuel net de CHF 4'600. - en moyenne.

Il est propriétaire de son logement, d'une valeur de CHF 640'000.-. La charge hypothécaire est de CHF 705.- par mois. La prime d'assurance-maladie supportée par le prévenu est de CHF 727.55 par mois.

Il a une dette de CHF 4'776.- et n'a pas d'autre fortune que ledit bien immobilier.

Selon l'extrait de son casier judiciaire suisse, A_____ n'a pas d'antécédent.

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 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 inéquitable (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).

2. 2.1.1. Selon l'art. 90 al. 1 LCR, 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. L'alinéa 2 de cette disposition consacre un premier cas aggravé, disposant que la personne 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.

2.1.2. 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 143 IV 508 consid. 1.3 = SJ 2018 I 277 ; ATF 142 IV 93 consid. 3.1; ATF 131 IV 133 consid. 3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_444/2016 du 3 avril 2017 consid. 1.1). Le comportement de l'auteur doit causer une mise en danger de la vie ou de la santé d'un être humain, à l'exclusion du patrimoine d'autrui (Y. JEANNERET, *Les dispositions pénales de la loi sur la circulation routière*, Berne 2007, n. 24 *ad* art. 90). Le comportement de l'auteur crée une mise en danger concrète lorsqu'il existe, selon le cours ordinaire des choses, une probabilité sérieuse de réalisation effective et imminente du risque, à savoir une atteinte à la vie ou à la santé d'au moins une personne déterminée. Ainsi, une mise en danger concrète sera retenue lorsque survient une collision, sous réserve toutefois du heurt à très faible vitesse, par exemple dans un bouchon ou lors d'une manœuvre dans un parking (Y. JEANNERET, *op. cit.*, n. 26 *ad* art. 90 ; C. MIZEL, *La violation grave des règles de la circulation*, in PJA 2004, p. 1483 ss, spéc. 1491). Il y a mise en danger abstraite accrue lorsqu'une ou des personnes indéterminées auraient pu se trouver potentiellement exposées à un danger pour leur intégrité physique. Lorsque l'on peut objectivement exclure des circonstances la présence de tout tiers, y compris, le cas échéant, du passager du conducteur en infraction, l'imminence du danger peut être niée (arrêts du Tribunal fédéral 6B_23/2016 du 9 décembre 2016 consid. 3.2 ; 6B_117/2015 du 11 février 2016 consid. 13.2). L'existence d'un danger concret, d'un danger abstrait accru ou d'un danger tout simplement abstrait dépend des circonstances dans lesquelles la violation a eu lieu. Le critère déterminant pour conclure à l'existence d'un danger abstrait accru réside dans l'imminence du danger (ATF 131 IV 133 consid. 3.2 et les références). La simple possibilité qu'un danger se réalise ne tombe toutefois sous le coup de l'art. 90 ch. 2 LCR que si, en raison de circonstances particulières, la survenance d'un danger concret ou même d'une blessure est très probable (ATF 143 IV 500 consid. 2 ; ATF 123 IV 88 consid. 3a. ; ATF 118 IV 285 consid. 3a).

Subjectivement, 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 ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_1300//2016 du 5 décembre 2017 consid. 2.1.2 non publié in ATF 143 IV 500 ; 6B_444/2016 du 3 avril 2017 consid. 1.1). En principe, il y a lieu de retenir une négligence grossière lorsque

la violation des règles de la circulation routière est objectivement grave. L'absence de scrupules sera exceptionnellement niée lorsque les circonstances particulières du cas d'espèce font apparaître le comportement de l'auteur sous un jour plus favorable (arrêt du Tribunal fédéral 6B_665/2015 du 15 septembre 2016 consid. 2.1.2 et les références). Plus la violation de la règle de la circulation apparaît objectivement grave, plus facilement sera admise l'existence d'une absence de scrupule, sauf indice particulier permettant de retenir le contraire (ATF 142 IV 93 consid. 3.1 p. 96 et les références). L'acceptation de l'absence de scrupules ne peut cependant pas être déduite de toute inattention (ATF 143 IV 500 consid. 2 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_23/2016 du 9 décembre 2016 consid. 3.2).

2.1.3. La vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. Aux endroits où son véhicule pourrait gêner la circulation, le conducteur est tenu de circuler lentement et, s'il le faut, de s'arrêter, notamment aux endroits où la visibilité n'est pas bonne, aux intersections qu'il ne peut embrasser du regard, ainsi qu'aux passages à niveau (art. 32 al. 1 LCR). La vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre 50 km/h dans les localités, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables (art. 4a al. 1 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 [OCR]). L'alinéa 2 de l'art. 4a OCR précise que la limitation générale de vitesse à 50 km/h s'applique dans toute la zone bâtie de façon compacte à l'intérieur de la localité ; cette limitation commence au signal « *Vitesse maximale 50, Limite générale* » et se termine au signal « *Fin de la vitesse maximale 50, Limite générale* ». Pour les conducteurs qui entrent dans une localité par des routes secondaires peu importantes (telles que routes qui ne relient pas directement entre eux des localités ou des quartiers extérieurs, routes agricoles de desserte, chemins forestiers, etc.), la limitation est aussi valable en l'absence de signalisation, dès qu'il existe une zone bâtie de façon compacte (arrêt du Tribunal fédéral 6B_464/2015 du 8 février 2016 consid. 2.1). Les signaux annonçant le début ou la fin de la limitation générale de vitesse à 50 km/h ne sont pas nécessaires sur ce type de routes (art. 22 al. 4 OSR). Hors des localités (art. 4a al. 1, let. b OCR), la limitation générale de vitesse à 80 km/h est valable à partir du signal « *Fin de la vitesse maximale 50, Limite générale* » (2.53.1) ou « *Fin de la vitesse maximale* » (2.53; art. 4a al. 3 1^{er} membre de phrase OCR) (arrêt du Tribunal fédéral 6B_1445/2019 du 17 avril 2020, consid. 2.1.2).

Il découle d'une lecture complète de ces dispositions que, si la limitation générale de vitesse à 50 km/h en localité peut débuter même en l'absence de signalisation, lorsque le conducteur pénètre en zone bâtie de façon compacte, elle ne prend fin qu'avec une signalisation expresse ; la limite de vitesse générale ne passe à 80 km/h qu'avec un panneau explicite en ce sens. L'art. 4a OCR est une dérogation claire à la règle de l'art. 16 al. 2 OSR. La présence éventuelle d'intersections ne met pas fin à la limitation générale, qui est de 50 km/h jusqu'au panneau de fin de limitation (voire jusqu'à la signalisation d'une limite différente). On peut d'ailleurs souligner que l'art. 4a al. 2

OCR ne s'applique qu'aux conducteurs qui *entrent* dans une localité, alors que la loi ne comprend aucune disposition similaire (qui aurait permis une hausse de la vitesse autorisée) pour les conducteurs qui en sortent (AARP/167/2022 du 2 juin 2022, consid. 2.3).

2.1.4. 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 143 IV 508 consid. 1.3 = SJ 2018 I 277 ; ATF 132 II 234 consid. 3.1 ; ATF 124 II 259 consid. 2b ; ATF 123 II 106 consid. 2c et les références ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_444/2016 du 3 avril 2017 consid. 1.1 ; 6B_865/2014 du 2 avril 2015 consid. 1.5). 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 scrupule 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).

Le cas est de gravité moyenne lorsque le dépassement de la vitesse autorisée est de 21 à 24 km/h (ATF 126 II 196 consid. 2a p. 199), de 26 à 29 km/h ou de 31 à 34 km/h (ATF 128 II 131 consid. 2). Le Tribunal fédéral a souligné le caractère incontournable d'un certain schématisme en matière d'excès de vitesse, qui constituent des infractions de masse (arrêt du Tribunal fédéral 1C_83/2008 du 16 octobre 2008 consid. 2.6). Il a confirmé cette pratique après l'avoir réexaminée à la lumière des règles révisées de la LCR (ATF 132 II 234 consid. 3) et des critiques formulées par une partie de la doctrine (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_83/2008 du 16 octobre 2008 consid. 2 ; Y. JEANNERET, op. cit., n. 49 ad art. 90).

Même en deçà de ces limites, voire si le conducteur a circulé à une vitesse égale ou même inférieure à celle autorisée sur le tronçon litigieux, le cas peut être objectivement grave pour d'autres motifs (ATF 121 II 127 consid. 4 ; 120 Ib 312 consid. 4c). À l'inverse, un dépassement de vitesse à l'intérieur d'une localité peut constituer un cas de moindre gravité que celui qui résulterait d'une appréciation purement schématique, lorsque le conducteur avait des motifs sérieux de penser qu'il ne se trouvait plus dans la zone de limitation de vitesse (ATF 126 II 196 consid. 2a p. 199 ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_464/2015 du 8 février 2016 consid. 5.1 ; 6A.11/2000 du 7 septembre 2000 consid. 2 et les arrêts cités).

Si l'on peut comprendre, dans le contexte du traitement des infractions de masse, la pratique du ministère public consistant à appliquer une échelle de peines correspondant à l'importance du dépassement de vitesse, ce qui revient à prendre pour seul critère

celui de la gravité objective de la faute, il ne saurait être question, pour le juge du fond, de renoncer à appliquer l'ensemble des critères de l'art. 47 CP (AARP/294/2016 du 4 juillet 2016 consid. 2.1.4 et AARP/264/2016 du 28 juin 2016 consid. 2.3).

2.1.4. La notion de zone bâtie de façon compacte (*dichtbebaut*), commune aux art. 4a al. 2 OCR, 16 al. 2 et 22 al. 3 OSR, n'exige pas des constructions contiguës ; il faut par ailleurs prendre en considération la zone entière et non pas seulement un court tronçon (ATF 127 IV 229 consid. 3b ; arrêts du Tribunal Fédéral 6B_464/2015 du 8 février 2016 consid. 2.1, arrêt du Tribunal fédéral 6B_1445/2019 précité consid. 2.1.3). Cette notion n'est utilisée par le législateur qu'à des fins de réduction de la vitesse, afin de définir les zones dans lesquelles la vitesse doit toujours être fixée à 50 km/h au maximum. En revanche, cette notion n'est pas utilisée *a contrario* : il ne suffit pas de sortir d'une zone bâtie de façon compacte pour que la limitation de la vitesse soit automatiquement relevée. En tout état de cause, le caractère bâti ou non n'est pas le seul critère pertinent pour s'affranchir de la limite générale de vitesse signalée à 50 km/h, puisque la seule hypothèse de relèvement de cette limitation générale de 50 km/h à 80 km/h sans signalisation idoine est celle d'une route secondaire au sens de l'art. 22 al. 4 OSR, qui ne prévoit pas ce critère.

Ce mode de fixation de la limitation de vitesse procède à l'évidence de la volonté d'assurer une réglementation uniforme et la sécurité. S'il importe, en toute circonstance, que l'usager de la route réduise sa vitesse lorsqu'il pénètre dans une zone bâtie de façon compacte, afin de prévenir les accidents et dans le respect de la règle fondamentale de l'art. 26 LCR, l'inverse n'est pas vrai, et la sécurité publique n'impose ni ne prévoit que la vitesse puisse être augmentée sans signalisation idoine (AARP/167/2022 du 2 juin 2022, consid. 2.4.1).

2.2. Ainsi que le rappelle le MP, se référant à l'arrêt AARP/167/2022 précité, il est incontestable que la limitation de vitesse à 50 km/h s'appliquait bien à la hauteur de la route des Jeunes à laquelle circulait l'appelant lorsqu'il a été constaté qu'il roulait à minima à 78 km/heure, dès lors qu'il n'avait pas encore passé le signal de fin de ladite limitation.

En effet, et contrairement à ce qui est plaidé, la zone en cause, telle que sus-décrite (pt.a.b), est bien sise en localité, quand bien même elle est traversée par une voie centrale où une vitesse supérieure à celle de 50 km/h est autorisée, en raison des aménagements particuliers (bernes, barrières, sur/sous-élévation) et de son éloignement des constructions longeant les voies latérales de manière indubitablement compacte.

En tout état, le MP rappelle à raison que la sortie d'une zone bâtie de façon compacte n'entraîne pas ipso facto la levée de la limitation de vitesse ; encore faut-il avoir franchi le signal de fin.

2.3. Dans un second moyen, l'appelant soutient que la condition, objective, de la mise en danger concrète ou abstraite mais accrue et celle, subjective, du comportement dénué de scrupules n'étaient pas réalisées au regard des circonstances du cas d'espèce.

Or, ainsi que l'a retenu à raison la première juge, certes par une motivation succincte, la limitation de vitesse à 50 km/h encore en vigueur à la hauteur où le dépassement est intervenu tient ici à des considérations de sécurité routière eu égard à la configuration de la zone, soit au fait qu'elle est sise en localité. Cela se justifie du reste d'autant plus que le trafic y est souvent dense à très dense. Certes, l'appelant avait déjà emprunté la bretelle conduisant à la voie centrale, de sorte qu'il ne pouvait y avoir aucun cycliste ni piéton à proximité. Toutefois, le maintien de la limitation à 50 km/h sur la bretelle sur encore plusieurs mètres s'explique par la nécessité de prévenir la création d'un danger en amont, y compris pour les cyclistes susceptibles de se trouver sur les voies rectilignes ou la voie de droite, de même que des piétons, notamment eu égard à la tentation des conducteurs d'« *anticiper* » l'accélération, comme l'a fait l'appelant. C'est du reste fort vraisemblablement pour contenir cette impulsion que la contrainte a été renforcée par la pose d'un radar. On est donc a minima bien en présence d'un danger abstrait mais accru et certainement pas dans une situation justifiant de s'écarter des règles consacrées par la jurisprudence relative aux excès de vitesse aux fins d'assurer l'égalité de traitement.

En prolongement, la violation des règles de la circulation routière commise par l'appelant est bien objectivement grave et aucune circonstance particulière ne permet de retenir, exceptionnellement, que son comportement ne relèverait pas de l'absence de scrupules. Au contraire, quand bien même il s'apprêtait à rejoindre la voie centrale, l'appelant n'avait pas de raison d'être, de bonne foi, convaincu qu'il avait déjà atteint un point de la route où la limitation de vitesse à 50 km/h ne s'appliquait plus, dès lors qu'il n'avait pas passé la signalisation idoine. Il n'avait aucun motif sérieux de supposer que ladite limitation de vitesse ne s'appliquait plus, encore moins si l'on tient compte de sa qualité de chauffeur professionnel et de ce qu'il se dit habituellement respectueux des règles. L'absence de tels motifs se déduit du reste de ses premières explications, sans doute plus sincères que les suivantes, selon lesquelles il reconnaissait avoir anticipé son accélération. À titre superfétatoire, on ajoutera que l'appelant est vraisemblablement coutumier d'emprunter le trajet en cause, dès lors qu'il a expliqué que le matin des faits, il venait de son domicile, ce qui rendrait, si besoin était, sa faute encore moins acceptable. Le prévenu a ainsi commis une négligence grossière, relevant de l'absence de scrupules.

2.4. Le verdict de culpabilité du chef de violation grave des règles de la circulation (art. 90 al. 2 de la loi fédérale sur la circulation routière) est fondé.

- 3.** L'appelant ne conteste pas le genre et la quotité de la sanction infligée, pour l'hypothèse d'une confirmation du verdict de culpabilité. À raison, car la première juge a fait une correcte application des critères de l'art. 47 CP, ainsi que des autres

dispositions pertinentes. Il peut donc être renvoyé aux considérants topiques du jugement entrepris (art. 82 al. 4 CPP).

4. 4.1. L'appel est rejeté.

4.2. Vu cette issue, l'appelant supportera les frais de la procédure d'appel, comprenant un émolument d'arrêt de CHF 1'500.- (art. 428 CPP et art. 14 al. 1 let. e du Règlement fixant le tarif des frais en matière pénale).

4.3. La décision sur le sort des frais de la procédure préjugeant de celle sur les indemnités de procédure au sens des art. 429, 433 et 436 CPP (ATF 147 IV 47 consid. 4.1 et 137 IV 352 consid. 2.4.2), les conclusions en couverture des frais de défense sont rejetées.

* * * * *

**PAR CES MOTIFS,
LA COUR :**

Reçoit l'appel formé par A_____ contre le jugement JTDP/1406/2025 rendu le 26 novembre 2025 par le Tribunal de police dans la procédure P/24196/2024.

Le rejette.

Condamne A_____ aux frais de la procédure d'appel, en CHF 1'655.-, qui comprennent un émolument de CHF 1'500.-.

Cela fait, confirme le jugement dont est appel et dont le dispositif est le suivant :

« Déclare A_____ coupable de violation grave des règles de la circulation (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 50.-.

Met A_____ au bénéfice du sursis et fixe la durée du délai d'épreuve à 2 ans (art. 42 et 44 CP).

Avertit A_____ que s'il 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).

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

Condamne A_____ aux frais de la procédure, qui s'élèvent à CHF 726.-, y compris un émolument de jugement de CHF 300.- (art. 426 al. 1 CPP).

[...]

Fixe l'émolument de jugement complémentaire à CHF 600.-.

Met cet émolument complémentaire à la charge de A_____."

Notifie le présent arrêt aux parties.

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

La greffière :
Nada METWALY

La présidente :
Alessandra CAMBI FAVRE-
BULLE

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

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	1'326.00
---	------------	-----------------

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	80.00
--	------------	--------------

Procès-verbal (let. f)	CHF	0.00
------------------------	------------	-------------

Etat de frais	CHF	75.00
---------------	------------	--------------

Emolument de décision	CHF	1'500.00
-----------------------	------------	-----------------

Total des frais de la procédure d'appel :	CHF	1'655.00
--	------------	-----------------

Total général (première instance + appel) :	CHF	2'981.00
--	------------	-----------------

