

NE_GERICHTE ARMP.2018.131 vom 6. Februar 2019

NE Tribunal cantonal, 2019-02-06, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_ARMP.2018.131

FR: NE_GERICHTE ARMP.2018.131 du 6 février 2019

IT: NE_GERICHTE ARMP.2018.131 del 6 febbraio 2019

Erwägungen

E. 10

kilomètres ; que cette course sur route ouverte visait à effectuer plusieurs virages, des accélérations et plusieurs freinages, dont un freinage d'urgence sur une route à 80 km/h. S'agissant du quad litigieux, il a toutefois déclaré qu'aucune course d'essai n'avait été effectuée, «car c'était un modèle d'exposition et il a été vendu au tarif d'un modèle livré dans sa caisse d'origine». G._____ a précisé avoir indiqué à E._____, au moment où ce dernier est passé chercher le quadricycle, qu'il «d[evait] de nouveau tout contrôler et faire une course d'essai». Toujours selon G._____, E._____ lui aurait dit le 3 février 2018 qu'il se souvenait que G._____ lui avait dit de faire une course d'essai et qu'il regrettait de ne pas avoir effectué une telle course.

d)E._____ a été réentendu en qualité de PADR le 17 avril 2018. À cette occasion, il a déclaré que lorsqu'il était allé chercher le quad litigieux chez F._____ AG, G._____ lui avait demandé d'effectuer «un petit contrôle» et «un petit test, sans précision» ; que G._____ ne lui avait pas dit qu'il s'agissait d'un modèle d'exposition ; que lui-même n'avait pas le souvenir d'avoir monté la batterie et qu'il n'avait pas effectué de contrôle plus approfondi car le formulaire 13.20A indiquait que le véhicule avait été expertisé et contrôlé et qu'il en avait déduit que le quad était «prêt à rouler et à mettre en circulation» ; que le quad litigieux présentait en outre des marques de peinture sur les vis, attestant que ces vis avaient été contrôlées ; qu'en présence d'un quad monté, il effectuait une course d'essai dans la cour de son garage ; qu'en présence d'un quad livré en caisse, il effectuait une course sur route après montage, sur une distance de 3 à 4 kilomètres.

e)Propriétaire de H._____ GMBH, gérant, directeur et mécanicien, I._____ a été entendu en qualité de PADR le 4 mai 2018. Il a déclaré que les quads étaient livrés à F._____ AG, l'entreprise voisine sise de l'autre côté de la rue ; que lui-même avait accepté de se charger provisoirement de la réception des véhicules, suite au départ d'un collaborateur de F._____ AG. Au sujet de son activité durant cette période, il a déclaré : «[à]mi, voire fin 2016, un collaborateur de chez F._____, qui faisait la réception des véhicules, a donné son congé. G._____ m'a demandé si j'étais d'accord de m'occuper de la réception des véhicules en attendant qu'il trouve un remplaçant. Dès que G._____ vendait un véhicule, il m'apportait les documents du véhicule. Je remplissais la première partie du formulaire 13.20, c'est-à-dire je copiais la fiche type du véhicule. Ensuite, en règle générale, si j'avais le temps j'allais vers G._____ lequel préparait le véhicule. Je regardais et je contrôlais le véhicule, soit les pneus, l'éclairage, je faisais le tour des véhicules en règle générale. Toute l'année 2017 sur appel de G._____, je venais faire le contrôle des véhicules qu'il montait. A l'heure actuelle, G._____ a comme employé son ancien apprenti qui a fait un cours de certification pour le montage de

ces véhicules et je crois que c'est tout». Au sujet du quad litigieux, il a déclaré l'avoir récupéré monté chez F. _____ AG ; que lui-même n'avait monté aucune pièce ; qu'il avait contrôlé ce quad le 20 septembre 2016 et signé le formulaire 13.20A, puis effectué «une petite course d'essai dans la cour de l'entreprise J. _____» ; que c'est G. _____ qui procède aux courses d'essai sur route et que c'est d'ailleurs «pour cette raison qu'il signe le formulaire 13.20».

G. Le 5 juillet 2018, le Ministère public a interpellé le SCAN sur la question de savoir si ce Service était en mesure de répondre aux questions suivantes :

· « Le bloc monté en Chine, qui contenait le système de freinage défectueux, aurait-il dû être remonté et vérifié au moment de l'expertise-garage du quad ?

· Le cas échéant, à qui incombait cette obligation ?

· Quelles obligations incombent exactement à l'importateur, au garage et/ou au vendeur à titre d'expertise-garage des véhicules importés ?

· En particulier, une course d'essai est-elle une obligation légale ou non ?

· Si une course d'essai est une obligation légale (et non un simple acte souhaitable, mais non légalement obligatoire) et qu'elle n'a pas été effectuée ■ comme c'est le cas dans la présente affaire ■ qui, de l'importateur, du garage sous-traitant et/ou du vendeur, avait l'obligation légale de l'effectuer ?

· Enfin, dans l'hypothèse où la course d'essai qui a fait défaut dans cette affaire était une obligation légale ■ et non seulement un acte souhaitable dans le cadre d'une expertise-garage ■ est-ce que si elle avait été effectuée dans les règles de l'art, cela aurait permis de détecter le défaut technique et d'éviter ainsi le décès, le cas échéant avec quel degré de probabilité ? »

Le

E. 13

juillet 2018, l'OFROU a fourni la réponse suivante :

« Avant leur immatriculation, tous les véhicules automobiles sont soumis à un contrôle officiel (art. 29 OETV). En ce qui concerne les véhicules pour lesquels il existe un rapport d'expertise dûment rempli et signé par le titulaire de la fiche de données suisse, un contrôle du fonctionnement, notamment de la direction, des freins et de l'éclairage, suffit (art. 30, al. 1, let. a, OETV). L'autorité d'immatriculation peut déléguer le contrôle individuel précédant l'immatriculation (contrôle garage ; art. 32 OETV).

Le contrôle individuel au moyen d'un contrôle du fonctionnement suppose qu'il s'agit de véhicules neufs bénéficiant d'une réception par type, ce qui est le cas en l'espèce. Dans le cadre de la procédure de réception par type, la conformité aux exigences techniques est vérifiée par l'autorité de réception. La réception par type inclut par ailleurs un contrôle de la conformité de la production en série dans le cadre du système d'assurance de la qualité du fabricant. Pour ces raisons, seul un contrôle simplifié du fonctionnement des dispositifs les plus importants est prescrit avant l'immatriculation de véhicules neufs ayant fait l'objet d'une réception par type.

Une course d'essai des nouveaux véhicules avant leur immatriculation n'est pas réglée par voie d'ordonnance. Il revient à l'expert de la circulation ou à la personne habilitée à

effectuer le contrôle garage d'apprécier si une course d'essai est nécessaire dans le cadre du contrôle du fonctionnement.

Le responsable de la mise sur le marché est tenu de livrer ses véhicules dans un état réglementaire. Il incombe au responsable de la mise sur le marché de décider si une vérification au moyen d'une course d'essai est nécessaire dans le cadre de la livraison.

Dans votre courrier, vous mentionnez l'expertise du D. _____ AG du 28 avril 2017, selon laquelle l'accident serait dû à une erreur de montage du système de freinage. Comme C. _____ du SCAN vous l'a communiqué dans son courrier du 13 juillet 2018, nous interprétons également les résultats des analyses du D. _____ AG comme suit : ce n'est pas le système de freinage, mais bien une douille entretoise manquante sur le moyeu de la roue avant droite, qui est à l'origine de l'accident.

Chaque contrôle de véhicule représente le constat de son état actuel. Nous partageons l'avis de C. _____ du SCAN exprimé dans le courrier susmentionné : il paraît peu probable que le défaut en question (douille entretoise manquante) aurait pu être détecté à l'issue d'une brève course d'essai (quelques centaines de mètres) ».

I. Le 24 septembre 2018, le Ministère public a interpellé D. _____ AG sur la question de savoir si une course d'essai aurait permis de détecter le défaut de montage du quad litigieux.

Pour pouvoir répondre à cette question, D. _____ AG a commencé par résoudre par l'affirmative la question de savoir si le totalisateur kilométrique du quad fonctionnait correctement, y compris au moment de l'accident, ce qui lui a permis de conclure qu'il n'y avait vraisemblablement eu « aucune course d'essai d'une longueur importante effectuée par l'importateur, mais tout au plus une petite distance d'un maximum d'environ 3 km répartie entre le fabricant, l'importateur et le vendeur (éventuellement par la victime autour de chez lui avant de prendre l'autoroute) », d'une part, et « que le kilométrage indiqué sur le formulaire 13.10 A ne correspond pas au kilométrage que devait avoir le Quad lors de l'expertise garage (le 20.09.2016) », d'autre part.

Ceci posé, D. _____ AG poursuivait comme suit :

« De notre point de vue, hormis en effectuant une course d'essai de plusieurs kilomètres, à une vitesse relativement élevée et sur une route sinueuse (transfert de charge entre les roues gauches et droites), il aurait été impossible de constater le défaut.

On remarque toutefois qu'à la livraison du Quad, celui-ci avait un peu plus de 4 km au compteur, moins les 1'200 m effectués, on peut estimer à environ 3 km la distance parcourue par le véhicule avant sa livraison finale à la victime.

Comme l'a déjà mentionné C. _____ du SCAN () à Neuchâtel, lors du contrôle pour l'immatriculation ou lors du contrôle périodique, une course d'essai de quelques centaines de mètres est effectuée autour du service des automobiles, soit bien moins que la distance parcourue par le Quad avant la destruction du roulement de roue.

Toutefois, selon l'importateur, lorsque ceux-ci vendent un Quad monté (non pas en « boîte »), il est d'usage d'effectuer une course d'essai d'une dizaine de kilomètres. Dans ces conditions, si cette distance avait été parcourue dans des situations de conduite réelles, il est probable qu'un accident se serait également produit, le défaut ne pouvant vraisemblablement pas être décelé (Quad qui commence à « tirer » à droite par exemple)

avant la rupture du roulement.

De notre point de vue, le fait d'effectuer une course d'essai d'une longueur suffisante aurait eu comme conséquence une destruction du roulement et un probable accident.

L'issue n'aurait peut-être pas été fatale pour le conducteur si, par exemple, la rupture s'était produite à une vitesse inférieure, mais il ne peut être écarté la possibilité qu'un accident se serait tout de même produit.

()

Pour conclure, on peut confirmer que le Quad a été essayé sur une distance approximative maximale de 3 km. Il est probable qu'une course d'essai plus longue, dans des conditions similaires de conduite (en conditions réelles, à des vitesses atteignant 80 km/h), aurait eu comme conséquence une destruction du roulement extérieur de la roue avant droite.

Il est donc tout à fait possible que la personne aux commandes du Quad à ce moment-là aurait également eu un accident, avec peut-être une issue moins fatale (vitesse plus faible au moment de la rupture du roulement). Le problème, dont l'origine provient d'un défaut de fabrication, respectivement de montage, se serait donc malheureusement retrouvé reporté sur une tierce personne ».

J. Par ordonnance de non-entrée en matière partielle du 13 novembre 2018, le Ministère public a refusé d'ouvrir ou d'étendre l'instruction contre G. _____, I. _____ et/ou E. _____. À l'appui de sa décision, il a notamment considéré qu'avant immatriculation, la seule obligation légale consistait en un contrôle individuel de fonctionnement du véhicule importé (art. 29 OETV), notamment de la direction, des freins et de l'éclairage (art. 30 al. 1 let. a OETV), étant précisé que l'autorité d'immatriculation pouvait déléguer ce contrôle à un garage (art. 32 OETV) ; que dans le cas d'espèce, de l'avis de l'OFROU, seul un contrôle simplifié du fonctionnement des dispositifs les plus importants était nécessaire avant immatriculation ; que les modalités exactes de ce contrôle individuel, qui pouvait consister en une course d'essai sur route (ce qui n'est toutefois pas une obligation légale), n'étaient pas réglées de manière précise par la législation en vigueur ; qu'il revenait à l'expert de la circulation ou à la personne habilitée à effectuer le contrôle garage d'apprécier si une course d'essai était nécessaire dans le cadre du contrôle de fonctionnement du véhicule ; que dans le cas d'espèce, une course d'essai sur route ne semblait pas avoir été effectuée, ni par l'importateur, ni par son sous-traitant, ni par le vendeur ; qu'il pourrait s'agir là d'une faute éventuellement constitutive d'un homicide par négligence au sens de l'article 117 CP ; que s'agissant d'une éventuelle violation fautive des devoirs de la prudence par omission, il faut procéder par hypothèse et se demander si l'accomplissement de l'acte omis aurait, selon le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, évité la survenance du résultat qui s'est produit ; qu'en l'occurrence, tant l'expert du SCAN que celui de l'OFROU étaient d'avis qu'il paraissait peu probable que le défaut en question (douille entretoise manquante) aurait pu être détecté à l'issue d'une brève course d'essai qui se déroule, dans la pratique de tous les services des automobiles en Suisse, sur une distance de 200 à 500 mètres ; que selon ces experts, le décès de A.X. _____ n'aurait très probablement pas pu être évité « si une course d'essai telle qu'enseignée dans la pratique avait été effectuée dans la chaîne suisse entre l'importateur et le vendeur du quad » ; que « le fait (allégué par D. _____ AG) que des courses d'essai de 10 kilomètres seraient parfois effectuées par les vendeurs de quads importés déjà montés (et non pas en "boîte") pourrait certes s'avérer prudent ■ du moins le présent cas le

démontre-t-il tragiquement ■ mais ce fait ne saurait en aucun cas instituer une obligation généralisée pour tous les importateurs et les vendeurs suisses de quads, ceux-ci pouvant se contenter de la course d'essai enseignée par tous les services des automobiles en Suisse, sur une courte distance de 200 à 500 mètres» ; qu'il existait en conclusion «une claire rupture du lien de causalité naturelle et adéquate entre l'omission éventuellement fautive (course d'essai manquante) et le décès de A.X._____».

K.B.X._____ recourt contre cette ordonnance le 26 novembre 2018, concluant à son annulation avec suite de frais et dépens. Elle fait valoir que le formulaire 13.20A a été délivré sans qu'aucun contrôle n'ait été opéré sur le véhicule, que ce soit par l'importateur, le garage ou le vendeur ; que ces derniers ont ainsi fait preuve d'une négligence crasse, s'agissant d'un véhicule importé en caisse partiellement monté, en constatant pas que le système de freinage n'était pas conforme à la réception par type, d'une part, et en n'effectuant aucune course d'essai, d'autre part.

L. Le 30 novembre 2018, le Ministère public conclut au rejet du recours, sans formuler d'observation.

Le 10 décembre 2018, E._____ présente des observations et conclut au rejet du recours, sous suite de frais et dépens. Il fait valoir que la recourante «n'expose pas réellement de griefs» contre la décision querellée ; que lui-même avait effectué une course d'essai devant son magasin ; qu'il avait respecté les instructions de F._____ AG. Il conteste donc avoir fait preuve de négligence crasse.

Le 3 janvier 2019, G._____ présente des observations et conclut au rejet du recours, sous suite de frais et dépens. Il fait valoir que l'erreur de montage repérée par D._____ AG «ne peut pas être aperçue lors de la réception du véhicule ou lors du montage» ; que le contrôle de la conformité du véhicule par rapport à la réception par type ne permettait «nullement de constater que le système de freinage existant sur ce véhicule n'était pas homologué» ; que «[p]our découvrir cela, il eut été nécessaire de procéder à un démontage du système de freins» ; que G._____ n'avait aucune raison et aucune obligation légale d'y procéder ; que G._____ avait sous-traité le contrôle par type à une personne compétente, soit I._____, de sorte qu'il n'avait commis aucune négligence ; que la loi n'exigeait pas qu'il soit procédé à une course d'essai de plusieurs kilomètres.

I._____ ne s'est pas déterminé dans le délai imparti à cet effet.

M. À la demande de la direction de la procédure, le Ministère public a complété son dossier le 18 janvier 2019.

N.B.X._____ a spontanément répliqué le 21 janvier 2019, faisant valoir qu'une course d'essai d'une dizaine de minutes ou sur une dizaine de kilomètres s'imposait en l'espèce, et que tant l'importateur que le garagiste avaient commis une infraction de faux dans les titres.

O. Le Ministère public a dupliqué le 29 janvier, concluant au rejet du recours et faisant valoir qu'il était douteux que la recourante puisse être considérée comme partie plaignante en lien avec une éventuelle infraction de faux dans les titres au sens de l'article 251 CP ; qu'une éventuelle infraction de faux dans les titres commise par I._____ en relation avec le formulaire 13.20A ne présenterait de toute manière pas de lien de causalité naturelle et adéquate avec le décès de A.X._____ ; que la question de l'existence d'une course d'essai par I._____ n'était pas pertinente ; que la seule omission pouvant être

reprochée à G. _____, I. _____ ou E. _____ était celle de ne pas avoir effectué une course d'essai «de quelques centaines de mètres (telle qu'enseignée par tous les services des automobiles de Suisse)» ; que tous les intervenants s'accordaient à dire que si une telle course avait été effectuée, elle n'aurait pas permis de déceler le défaut caché, et partant d'éviter le décès de A.X. _____.

G. _____, E. _____ et I. _____ n'ont pour leur part pas dupliqué dans le délai qui leur avait été imparti à cet effet.

Dans la mesure où d'autres précisions de faits sont nécessaires au jugement de la cause, elles seront apportées dans les considérants qui suivent.

C O N S I D E R A N T

1. Interjeté dans les formes et délai légaux, le recours est recevable (art. 393 et 396 al. 1 CPP).

2. Aux termes de l'article 319 al. 1 CPP, le Ministère public ordonne le classement de tout ou partie de la procédure lorsqu'aucun soupçon justifiant une mise en accusation n'est établi (let. a) ; lorsque les éléments constitutifs de l'infraction ne sont pas réunis (let. b) ; lorsque des faits justificatifs empêchent de retenir une infraction contre le prévenu (let. c) ; lorsqu'il est établi que certaines conditions à l'ouverture de l'action pénale ne peuvent pas être remplies ou que des empêchements de procéder sont apparus (let. d) ; lorsqu'on peut renoncer à toute poursuite ou à toute sanction en vertu de dispositions légales (let. e). Ces conditions doivent être interprétées à la lumière de la maxime *in dubio pro reo* qui s'impose tant à l'autorité de poursuite qu'à l'autorité de recours durant l'instruction. Le principe *in dubio pro reo* n'est pas applicable à ce stade. La maxime *in dubio pro reo* exige qu'en cas de doute, quant aux faits pertinents ou au droit applicable, le prévenu soit mis en accusation. En effet, en cas de doute, ce n'est pas à l'autorité d'instruction ou d'accusation mais au juge matériellement compétent qu'il appartient de se prononcer. Pratiquement, une mise en accusation s'imposera lorsqu'une condamnation apparaît plus vraisemblable qu'un acquittement. Lorsque les probabilités d'un acquittement et d'une condamnation apparaissent équivalentes et pour autant qu'une ordonnance pénale n'entre pas en considération (art. 352 al. 1 CPP), le Ministère public est également tenu de mettre le prévenu en accusation, en application de l'article 324 CPP, ce d'autant plus lorsque les infractions sont graves (arrêt du TF du 06.01.2015 [6B_152/2014] cons. 3.2 et les références citées ; ATF 143 IV 241, cons. 2.3.2 ; arrêt du TF du 28.06.2018 [6B_334/2018] cons. 1.1).

L'autorité de céans jouit d'un plein pouvoir d'examen, en fait, en droit et en opportunité (art. 393 CPP), sans être liée par les motifs invoqués par les parties ni par les conclusions de celles-ci (art. 391 CPP).

3. En l'espèce, il se justifie de souligner d'emblée l'extrême gravité des infractions éventuellement en jeu ici. À mesure qu'une personne a perdu la vie, la maxime *in dubio pro reo* doit s'appliquer de manière stricte. L'instruction a par ailleurs permis de démontrer que la victime avait acquis un quad dans un commerce ayant pignon sur rue en Suisse ; que ce véhicule ne correspondait pas au modèle homologué ; qu'aucune course d'essai comprenant des virages, des accélérations et des freinages brusques n'avait été effectuée avant la remise au client final de ce quad, fabriqué en Chine et livré en Suisse partiellement monté ; que ce véhicule s'est avéré affecté d'erreurs de fabrication à ce

point graves qu'■ à sa première sortie sur route et après 1200 mètres environ, le véhicule a subi un accident ayant entraîné la mort de son conducteur.

4. Aux termes de l'■ article 117 CP, celui qui, par négligence, aura causé la mort d'une personne sera puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire. Cette disposition suppose la réunion de trois conditions : le décès d'une personne, une négligence et un lien de causalité entre la négligence et la mort (ATF 122 IV 145 cons. 3).

4.1a) La négligence est définie à l'article 12 al. 3 CP, selon lequel « agit par négligence quiconque, par une imprévoyance coupable, commet un crime ou un délit sans se rendre compte des conséquences de son acte ou sans en tenir compte. L'imprévoyance est coupable quand l'auteur n'a pas usé des précautions commandées par les circonstances et par sa situation personnelle ».

Pour qu'il y ait homicide par négligence, il faut que l'auteur ait violé les règles de prudence que les circonstances lui imposaient pour ne pas excéder les limites du risque admissible (arrêt du TF du 19.03.2018 [6B_929/2017] cons. 1.2.1). Un comportement viole le devoir de prudence lorsque l'auteur, au moment des faits, aurait pu et dû, au vu des circonstances, de ses connaissances et de ses capacités, se rendre compte qu'il mettait en danger des biens juridiquement protégés de la victime et qu'il excédait les limites du risque admissible ; lorsqu'il existe des normes de sécurité spécifiques qui imposent un comportement déterminé pour prévenir les accidents, le devoir de prudence se définit en premier lieu à l'aune de ces normes (ATF 143 IV 138 cons. 2.1 ; 135 IV 56 cons. 2.1 et les références citées ; arrêt du TF du 06.12.2018 [6B_1148/2018] cons. 2.1). S'il y a eu violation des règles de la prudence, encore faut-il que celle-ci puisse être imputée à faute, c'est-à-dire que l'on puisse reprocher à l'auteur, compte tenu de ses circonstances personnelles, une inattention ou un manque d'effort blâmable (ATF 134 IV 255 cons. 4.2.3). L'attention et la diligence requises sont d'autant plus élevées que le degré de spécialisation de l'auteur est important (ATF 138 IV 124 cons. 4.4.5).

b) En l'■ espèce, si l'■ on fait abstraction du fabricant ■ qui n'■ est pas concerné par l'■ ordonnance querellée ■ une négligence est envisageable à plusieurs niveaux.

aa) Premièrement, vules conclusions des expertises techniques, la question de l'■ éventuelle responsabilité pénale de la personne ayant procédé au montage du véhicule livré partiellement monté en provenance de Chine se pose. C'■ est d'■ ailleurs bien ce que le Ministère public a considéré au moment de donner mandat à la police en vue de déterminer à quel endroit le quad défectueux avait été monté (réponse du Ministère public à la lettre de Me K. _____ du 28 octobre 2017 : « il ne faut pas perdre de vue que le lieu de montage du quad paraît effectivement déterminant dans la présente affaire »).

S'■ agissant de la personne responsable de ce montage, est déterminante la question de savoir si, en procédant à ce travail, elle pouvait et devait, en adoptant l'■ attention exigée par les circonstances, se rendre compte du fait qu'■ aucune douille entretoise n'■ avait été montée sur le moyeu de la roue avant droite. La plaignante a allégué que tel était le cas, en se référant à une vidéo provenant de youtube. La check-list figurant au dossier mentionne notamment les rubriques « Goupille moyeux axe AR G+D » ; « Goupille moyeux axe AV G+D » ; « Serrage étrier de frein AV G » ; « Serrage étrier de frein AV D ». De son côté, le Ministère public s'■ est contenté d'■ écrire dans l'■ acte attaqué qu'■ « un constat visuel du manque de l'entretoise entre les roulements du moyeu de roue avant droit était donc

impossible à faire», sans se référer au moindre moyen de preuve, c'est-à-dire de manière totalement péremptoire.

La question devra donc être soumise à D. _____ AG. Les experts devront être renseignés sur l'état exact dans lequel le quad litigieux a été livré de Chine ; leur attention devra être expressément attirée sur le contenu de la check-list figurant au dossier. Le film youtube devra aussi leur être soumis, afin qu'ils se déterminent sur les allégués de la plaignante. De même, en l'état, le dossier ne répond pas à la question de savoir quelle est la personne physique qui a procédé au montage du quad litigieux. Tant E. _____ que I. _____ ont déclaré ne pas avoir procédé à ce travail. Quant à G. _____, il a donné des versions contradictoires ; de l'une d'elles, on peut comprendre que le quad a été assemblé par et chez F. _____ AG, mais on ignore qui a effectué ce montage. L'instruction devra être complétée sur ce point.

bb) Se pose ensuite la question de la responsabilité pénale de la personne ou des personnes ayant négligé de procéder à une course d'essai avant de vendre le véhicule au client final.

Sur ce point, c'est de manière péremptoire que le Ministère public a affirmé le 22 février 2018 qu'il était «impossible de prouver» qu'une course d'essai aurait permis d'éviter l'accident. Le procureur n'exposait d'ailleurs aucune motivation à l'appui de cette conclusion, et pour cause, un juriste ne dispose pas des compétences techniques pour traiter une telle question, qui exige l'intervention d'un expert (art. 182 CPP).

En l'espèce, le défaut ayant causé l'accident mortel réside dans le fait qu'aucune douille entretoise n'avait été montée sur le moyeu de la roue avant droite. Compte tenu de ce défaut, la survenance d'un accident très grave était quasiment inévitable, dans l'hypothèse où un tel véhicule était livré à un client final. En effet, conformément à l'expérience de la vie, un client final qui achète un quad en Suisse auprès d'un revendeur professionnel s'attend à ce que le véhicule qui lui est livré corresponde au modèle homologué, d'une part, etait fait l'objet de vérifications sérieuses, s'agissant du comportement routier du véhicule en dynamique (accélération, freinage, virage), d'autre part. Or en l'espèce, la confiance de feu A.X. _____ a été trahie sur tous ces points.

S'agissant de la gravité du défaut et de ses conséquences potentielles sur la route, il ressort de la dernière expertise D. _____ AG qu'il était inévitable qu'en condition de circulation réelle, le roulement soit détruit, avec pour conséquence probable un accident. Il est ainsi établi qu'en date du 13 avril 2017, E. _____ a remis à A.X. _____ un véhicule qui, en raison d'un défaut de montage, représentait très concrètement un danger de mort pour son premier utilisateur sur route.

De l'avis de l'expert du SCAN, les articles 30, al. 1, let. a et 32 OETV imposent «un contrôle de fonctionnement des dispositifs les plus importants», notamment la direction et les freins. S'agissant d'un quadricycle, C. _____ précisait que pour contrôler le système de freinage, il n'y avait «pas d'autre possibilité que de faire un essai dynamique» et que le SCAN exigeait que les aspirants à la formation de «Mécanicien contrôleur autorisé» à expertiser les véhicules neufs, soient en possession du permis de conduire de la catégorie correspondante, parce qu'il considérait l'essai sur route comme une «nécessité». Selon l'OFROU, «[i]l revient à l'expert de la circulation ou à la personne habilitée à effectuer le contrôle garage d'apprécier si une course d'essai est nécessaire dans le cadre du contrôle du fonctionnement». La check-list figurant au dossier prévoit expressément une phase finale intitulée «Test sur route», concernant notamment «Freinage». Selon D. _____ AG,

l'unique moyen pour détecter l'erreur de montage consistait en une «course d'essai de plusieurs kilomètres, à une vitesse relativement élevée et sur une route sinueuse (transfert de charge entre les roues gauches et droites)».

Vu l'ensemble des circonstances du cas d'espèce, il n'est de loin pas insoutenable d'affirmer que, dans le processus entre la livraison du véhicule partiellement monté depuis la Chine et sa remise au client final, au moins une personne avait l'obligation, sous l'angle du devoir de diligence, de procéder à une course d'essai propre à déceler le défaut, soit une course d'une dizaine de kilomètres sur route ouverte, afin de tester le comportement du quad dans les virages, lors d'accélération jusqu'à 80 km/h, lors des freinages et en freinage d'urgence. Une telle position est d'autant plus soutenable que c'est précisément le type de course d'essai décrit par G._____ (qui évoque 10 kilomètres) comme faisant partie du processus standard mis en place par F._____ AG, s'agissant du modèle de quad litigieux (v. supra Faits, F/c). Les déclarations de I._____ et la check-list figurant au dossier vont dans le même sens. Or, tant l'accident ayant coûté la vie à A.X._____ que le fait que le véhicule litigieux affichait quatre kilomètres au compteur au moment de l'accident et les expertises démontrent qu'aucune course d'essai de ce type n'avait été effectuée en l'espèce, avant la remise du véhicule au client final. Sur ce point, la non-entrée en matière prononcée par le Ministère public est insoutenable, en tant qu'elle ne tient pas compte de nombreux éléments de fait, d'une part, et consacre d'autre part une violation du principe in dubio pro reo qui s'impose de manière stricte dans un cas ayant entraîné le décès d'une personne. En effet, à ce stade, ce principe impose au Ministère public de considérer que l'omission de procéder à une telle course d'essai excédait les limites du risque admissible, compte tenu de l'ensemble des circonstances rappelées ci-dessus.

Dans la suite de l'instruction, il appartiendra au Ministère public de déterminer si cette omission est imputable à G._____, I._____ ou E._____. En cas de doute, cette omission au stade de l'instruction devra être imputée aux trois intéressés. D'ailleurs, il ressort des déclarations des uns et des autres qu'ils se rejettent mutuellement la responsabilité de cette omission, ce qui démontre que le Ministère public ne pouvait pas la considérer comme non pertinente sans violer le principe in dubio pro reo.

A la différence de l'importateur ou du vendeur, le client final n'a pas la possibilité d'effectuer une course d'essai non pas sur la route, mais sur un circuit prévu à cet effet ou dans tout autre environnement aménagé de manière à minimiser les risques pour le conducteur, en cas de défaut semblable à celui ayant affecté le quad litigieux (on pense à un environnement protégé et dégagé). Sur ce point, D._____ AG relève d'ailleurs qu'il était tout à fait possible que la personne effectuant une telle course d'essai «aurait également eu un accident, avec peut-être une issue moins fatale (vitesse plus faible au moment de la rupture du roulement)». Compte tenu de la nature du défaut en l'espèce, on peut aussi se demander s'il eût été techniquement possible de le déceler en effectuant des tests d'accélération et de freinage non pas sur circuit, mais dans une structure empêchant toute sortie de route ou encore sans contact des roues avec la route (essais sur un véhicule suspendu ou sur des rouleaux) ; les experts de la société D._____ AG devront être interpellés sur ce point.

cc) Au sujet du formulaire 13.20A, I._____ a déclaré que la signature de ce document supposait qu'une course d'essai du type de celle décrite par G._____ (parcours de 10 km comprenant notamment des virages successifs, des accélérations et des freinages

intensifs afin de détecter d'éventuelles anomalies et défauts) ait été effectuée. Pourtant, s'agissant du quad litigieux, il affirme avoir signé le formulaire sans avoir préalablement effectué une telle course.

De plus, les expertises ont démontré que sur différents points (étrier à un piston au lieu de deux pistons sur l'essieu avant ; autres plaquettes de frein sur l'essieu avant ; autre circuit de freinage), l'installation de freinage soit un élément de sécurité absolument fondamental du quad accidenté ne correspondait pas à la réception par type, laquelle se définit comme «l'attestation officielle selon laquelle un type est conforme aux exigences techniques requises en la matière et se prête à l'usage auquel il est destiné» (art. 2 let. b de l'Ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers [ORT, RS 741.511]). L'instruction devra déterminer si le signataire du formulaire 13.20A, d'une part, et la personne ayant procédé au montage du quad en Suisse, d'autre part, en adoptant l'attention exigée par les circonstances, pouvaient se rendre compte du fait que l'installation de freinage du quad ne correspondait pas à la réception par type.

Si l'article 32 al. 1 OETV prévoit que l'autorité d'immatriculation peut déléguer le contrôle individuel précédant l'immatriculation à des personnes habilitées à faire usage des réceptions par type ou des fiches de données, cette délégation ne s'applique pas aux véhicules qui comme c'était le cas en l'espèce diffèrent du type réceptionné (art. 32 al. 3 OETV). À cela s'ajoute encore que selon D. _____ AG, le kilométrage indiqué sur le formulaire 13.20A ne correspondait ici pas au kilométrage que devait avoir le quad lors de l'expertise garage du 20 septembre 2016. Le formulaire 13.20A portant le sceau de F. _____ AG pose ainsi problème à plus d'un titre. Le Ministère public devra rechercher s'il a été rempli de manière non-conforme à la vérité sur d'autres points, notamment s'agissant de l'attestation relative à la vérification du système de freinage ; si la signature du formulaire atteste ou non que le véhicule correspond à la réception par type ; si la personne ayant signé le formulaire avait qualité pour le faire. Il devra en tirer les conséquences, notamment en se prononçant sur la question de savoir si le véhicule litigieux entrait ou non dans une des catégories de l'article 219 OETV, en particulier celles de l'article 219 al. 1 let. a et 219 al. 3 let. a et c OETV.

4.2a) Un acte qui est l'une des causes naturelles d'un résultat dommageable en est aussi une cause adéquate s'il était propre, d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience générale de la vie, à entraîner un résultat du genre de celui qui s'est produit (ATF 138 IV 57 cons. 4.1.3). Il y a rupture de ce lien de causalité adéquate, l'enchaînement des faits perdant sa portée juridique, si une autre cause concomitante par exemple une force naturelle, le comportement de la victime ou celui d'un tiers propre au cas d'espèce constitue une circonstance tout à fait exceptionnelle ou apparaît si extraordinaire que l'on ne pouvait pas s'y attendre ; cependant, cette imprévisibilité de l'acte concurrent ne suffit pas en soi à interrompre le lien de causalité adéquate ; il faut encore que cet acte ait une importance telle qu'il s'impose comme la cause la plus probable et la plus immédiate de l'événement considéré, reléguant à l'arrière-plan tous les autres facteurs qui ont contribué à amener celui-ci, notamment le comportement de l'auteur (ATF 133 IV 158 cons. 6.1 et les références citées ; arrêt du TF du 22.06.2016 [6B_275/2015] cons. 7.1).

b) En l'espèce, sous l'angle de la causalité, on relèvera ce qui suit.

aa) Si le formulaire 13.20A n'avait pas été signé pour cause de non-correspondance entre le quad litigieux et le modèle homologué à l'époque (en effet, le dispositif de

freinage a fait l'objet d'une homologation ultérieure) ou pour cause de détection de l'erreur de montage l'accident n'aurait pas eu lieu le 13 avril 2017, de sorte que la causalité naturelle est réalisée. Pour le reste, l'état actuel de l'instruction est insuffisant pour se prononcer *prima facie* sur la causalité adéquate.

bb) Selon D. _____ AG, le défaut aurait été décelé et un accident serait probablement survenu sur route ou sur circuit si une course d'essai telle que décrite comme usuelle s'agissant des quads tant par G. _____ que par I. _____ avait été réalisée. L'omission d'avoir procédé à une telle course apparaît donc à première vue en rapport de causalité naturelle et adéquate avec le décès de A.X. _____.

cc) Si, après complément de l'instruction sur ce point, il devait s'avérer que la personne chargée de procéder au montage du véhicule livré partiellement monté en provenance de Chine pouvait et devait, en adoptant l'attention exigée par les circonstances, se rendre compte du fait qu'aucune douille entretoise n'avait été montée sur le moyeu de la roue avant droite, alors cette omission apparaîtrait aussi à première vue en rapport de causalité naturelle et adéquate avec le décès de A.X. _____.

5. En résumé, le classement prononcé par le Ministère public doit être annulé. Le dossier sera renvoyé à cette autorité, avec pour instructions :

- de se conformer dans la suite de la procédure au principe *in dubio pro reo* et aux considérants du présent arrêt ;

- de rechercher quelle est la personne physique qui a procédé en l'espèce au montage du véhicule livré partiellement monté en provenance de Chine ;

- de déterminer en sollicitant une expertise complémentaire de D. _____ AG si, en procédant à ce montage, cette personne pouvait et devait, en adoptant l'attention exigée par les circonstances, se rendre compte du fait qu'aucune douille entretoise n'avait été montée sur le moyeu de la roue avant droite ;

- de déterminer en sollicitant une expertise complémentaire de D. _____ AG si, en procédant à ce montage, cette personne pouvait et devait, en adoptant l'attention exigée par les circonstances, se rendre compte du fait que l'installation de freinage du quad ne correspondait pas à la réception par type ;

- de déterminer en sollicitant une expertise complémentaire de D. _____ AG s'il eût été techniquement possible de déceler le défaut en effectuant, en lieu et place de la course d'essai décrite au chiffre 2.3 de l'expertise du 22 octobre 2018, des tests d'accélération et de freinage non pas sur route ou sur circuit, mais dans une structure empêchant toute sortie de route ou encore sans contact des roues avec la route (essais sur un véhicule suspendu ou sur des rouleaux), ou de toute autre manière moins dommageable pour l'intégrité corporelle de la personne chargée du test ;

- de déterminer si le signataire du formulaire, en adoptant l'attention exigée par les circonstances, pouvait se rendre compte du fait que l'installation de freinage du quad ne correspondait pas à la réception par type ;

- de déterminer si, en l'espèce, le formulaire 13.20A portant le sceau de F. _____ AG a été rempli conformément à la vérité ou non, d'une part, et par une personne dûment habilitée, d'autre part ;

ole cas échéant, de déterminer comment ce formulaire aurait dû être rempli et quelles auraient été les conséquences s'il avait été rempli correctement, notamment sous l'angle de la délivrance de la plaque par le SCAN ;

ode rechercher si le véhicule litigieux entrerait dans une des catégories de l'article 219 OETV, en particulier celles de l'article 219 al. 1 let. a et 219 al. 3 let. a et c OETV.

6. Vu l'ensemble de ce qui précède, le recours doit être admis, l'ordonnance querellée annulée et le dossier renvoyé au Ministère public pour reprise de la procédure d'instruction, dans le sens des considérants.

7. Les frais doivent être laissés à la charge de l'Etat (art. 428 al. 4 CPP). Les parties ont droit à une indemnité de dépens, à la charge de l'Etat (art. 436 al. 3 CPP, applicable par analogie à la procédure de recours au sens étroit ; ATF 141 IV 476cons.

1.2 ; Mizel/Rétornazin: CR CPP, n. 7adart. 436).

Par ces motifs, l'Autorité de recours en matière pénale

1. Admet le recours.

2. Annule l'ordonnance de non-entrée en matière partielle du 13 novembre 2018 et renvoie la cause au Ministère public pour reprise de la procédure d'instruction, dans le sens des considérants du présent arrêt.

3. Statue sans frais.

4. Alloue à B.X. _____ une indemnité de dépens de 900 francs, à la charge de l'Etat (art. 436 al. 3 CPP).

5. Alloue à E. _____ une indemnité de dépens de 500 francs, à la charge de l'Etat (art. 436 al. 3 CPP).

6. Alloue à G. _____ une indemnité de dépens de 300 francs, à la charge de l'Etat (art. 436 al. 3 CPP).

7. Notifie le présent arrêt à B.X. _____, par Me K. _____, à G. _____, par Me L. _____, à E. _____, par Me M. _____, à I. _____ et au Ministère public, parquet régional de Neuchâtel, Tunnels 2 (MP.2017.1822).

Neuchâtel, le 6 février 2019

Celui qui, par négligence, aura causé la mort d'une personne sera puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.