

VD_FINDINFO Jug / 2024 / 65 vom 5. September 2023

VD Tribunal cantonal, 2023-09-05, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_Jug___2024___65

FR: VD_FINDINFO Jug / 2024 / 65 du 5 septembre 2023

IT: VD_FINDINFO Jug / 2024 / 65 del 5 settembre 2023

Regeste

INOBSERVATION DE PRESCRIPTIONS DE CONTRÔLE, LÉSION CORPORELLE PAR NÉGLIGENCE, CHEMIN DE FER {MOYEN DE TRANSPORT} | 125 al. 2 CP, 34 CP, 53 CP

Erwägungen

E. 1

Interjeté dans les formes et délais légaux (art. 399 et 400 al. 3 let. b CPP [Code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 ; RS 312.0]) par une partie ayant la qualité pour recourir contre le jugement d'un tribunal de première instance qui a clos la procédure (art. 398 al. 1 CPP), l'appel est recevable.

E. 2

Aux termes de l'art. 398 CPP, la juridiction d'appel jouit d'un plein pouvoir d'examen sur tous les points attaqués du jugement (al. 2). L'appel peut être formé pour (a) violation du droit, y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation, le déni de justice et le retard injustifié, (b) constatation incomplète ou erronée des faits et (c) inopportunité (al. 3). L'appel doit permettre un nouvel examen au fond par la juridiction d'appel. Celle-ci ne doit pas se borner à rechercher les erreurs du juge précédent et à critiquer le jugement de ce dernier ; elle doit tenir ses propres débats et prendre sa décision sous sa responsabilité et selon sa libre conviction, qui doit reposer sur le dossier et sa propre administration des preuves. L'appel tend à la répétition de l'examen des faits et au prononcé d'un nouveau jugement (TF 6B_481/2020 du 17 juillet 2020 consid. 1.2 et les références citées).

E. 3

L'appelant conteste sa condamnation pour lésions corporelles graves par négligence, au motif qu'il n'aurait pas fait preuve de négligence fautive. Il soutient avoir agi correctement, comme il l'a toujours fait durant sa carrière. Il conteste également l'existence d'un lien de causalité, dès lors que l'accident n'aurait, selon lui, pas pu être évité même si le frein automatique avait fonctionné. Il fait enfin valoir que les prescriptions suisses de circulation des trains PCT ne s'appliqueraient pas sur les voies d'essai, mais uniquement sur les voies CFF ouvertes.

E. 3.1.1

Selon l'art. 125 CP (Code pénal suisse du 21 décembre 1937 ; RS 311.0), quiconque, par négligence, fait subir à une personne une atteinte à l'intégrité corporelle ou à la santé est, sur plainte, puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire (al. 1). Si la lésion est grave, l'auteur sera poursuivi d'office (al. 2). Aux termes de l'art. 12 CP, agit par négligence quiconque, par une imprévoyance coupable, commet un crime ou

un délit sans se rendre compte ou sans tenir compte des conséquences de son acte. L'imprévoyance est coupable quand l'auteur n'a pas usé des précautions commandées par les circonstances et par sa situation personnelle (al. 3).

E. 3.1.2

Deux conditions doivent être remplies pour qu'il y ait négligence. En premier lieu, il faut que l'auteur ait, d'une part, violé les règles de prudence que les circonstances lui imposaient pour ne pas excéder les limites du risque admissible et que, d'autre part, il n'ait pas déployé l'attention et les efforts que l'on pouvait attendre de lui pour se conformer à son devoir (ATF 134 IV 255 consid. 4.2.3 ; ATF 133 IV 158 consid. 5.1). Pour déterminer concrètement les devoirs imposés par la prudence, on peut se référer à des dispositions légales ou réglementaires régissant l'activité en cause, à des règles émanant d'associations privées ou semi-publiques reconnues ou encore se fonder sur les principes généraux ou une expertise (ATF 143 IV 138 consid. 2.1 ; ATF 135 IV 56 consid. 2.1). Un comportement viole le devoir de prudence lorsque l'auteur, au moment des faits, aurait pu, compte tenu de ses connaissances et de ses capacités, se rendre compte de la mise en danger d'autrui et qu'il a simultanément dépassé les limites du risque admissible (ATF 136 IV 76 consid. 2.3.1 ; ATF 135 IV 56 consid. 2.1). En second lieu, pour qu'il y ait négligence, il faut que la violation du devoir de prudence soit fautive, c'est-à-dire qu'on puisse reprocher à l'auteur, compte tenu de ses circonstances personnelles, une inattention ou un manque d'effort blâmable (ATF 135 IV 56 consid. 2.1 ; ATF 134 IV 255 consid. 4.3.2).

E. 3.1.3

Selon Les prescriptions suisses de circulation des trains PCT, au chapitre R 300.14 - Freins, point 2.3.5, intitulé essai du frein sur les véhicules moteurs, lors de la mise en service des véhicules moteurs, le fonctionnement des freins à air doit être vérifié par le mécanicien de locomotive de la façon suivante : - le frein de manœuvre est contrôlé au moyen du manomètre du cylindre de frein (1 bar et ensuite à pleine pression) ou à l'aide du dispositif d'annonce ; - le frein automatique doit être vérifié de la façon suivante : - au moyen du manomètre du cylindre de frein ou du dispositif d'annonce pour les trains de locomotive dont les véhicules moteurs sont desservis individuellement ainsi que pour les mouvements de manœuvre. Avec le frein à air comprimé, abaisser la pression dans la conduite générale de 0,5 bar ou, pour le frein à vide, la porter à 20 cmHg. Vérifier ensuite si les cylindres de frein contiennent de l'air comprimé. - Depuis le sol ou au manomètre pour les véhicules moteurs remorqués ou en commande multiple dans les cas où un essai de frein complet est prescrit. Après chaque changement de cabine de conduite, il faut contrôler le frein de manœuvre et le frein automatique et, après le dételage du véhicule moteur, le frein de manœuvre à l'aide du manomètre du cylindre de frein ou du dispositif d'annonce. S'il n'y a pas de manomètre du cylindre de frein ou de dispositif d'annonce, le frein doit être contrôlé dans tous les cas depuis le sol. Après avoir vérifié le fonctionnement, l'efficacité des freins doit être contrôlée immédiatement après la mise en marche du véhicule moteur.

E. 3.2.1

Selon le rapport sommaire du Service suisse d'enquête de sécurité SESE du 24 mai 2022 (P. 18), dont les conclusions ne sont pas contestées (cf. supra , p. 3), le véhicule automoteur en cause était équipé de deux systèmes de freins distincts, soit le frein direct et le frein automatique. Le jour de l'accident, A. _____ avait pour mission, sur demande des ingénieurs de mise en service, de circuler à 40 km/h afin de vérifier, à cette vitesse,

l'acquisition des données du système de mesures de la voie. Il a dès lors accéléré jusqu'à environ 40 km/h, puis a coupé l'effort de traction. A l'endroit, où il devait amorcer son freinage, il a activé le frein direct, qui n'a toutefois eu aucune efficacité. Il a dès lors enclenché le freinage d'urgence par l'intermédiaire du robinet de frein automatique. Peu après le véhicule est entré en collision avec le butoir de fin de voie. Les premières constatations effectuées sur le lieu de l'accident ont mis en évidence que le frein automatique était hors service, le distributeur étant paralysé. En outre, les analyses des données ont démontré les éléments suivants : - Lors de la mise en service du véhicule, seul le fonctionnement du frein direct a été vérifié. - Lors des diverses courses aller et retour effectuées avant l'accident, seul le frein direct a été utilisé. - Lors du dernier mouvement de manœuvre, le véhicule a été accéléré jusqu'à 44km/h avant que l'effort de traction ne soit déclenché. La vitesse s'est ensuite réduite pour atteindre 35km/h lors de la collision avec le butoir de fin de voie. - Peu avant la collision, la conduite générale du frein automatique a été vidangée, mais aucun effort de freinage n'a été appliqué au véhicule, car le distributeur de freins était paralysé. Le Service suisse d'enquête de sécurité SESE a conclu que le frein automatique du véhicule était hors service et ceci déjà lors de la mise en service du véhicule le matin de l'accident. Le boîtier provisoire de test, installé dans la cabine 2, n'était pas raccordé correctement sur le bornier du véhicule et son activation avait provoqué l'inhibition du frein direct lors du freinage empêchant le véhicule de s'immobiliser avant le butoir de fin de voie. L'enquête n'avait pas permis d'établir quand et par qui le distributeur du frein automatique avait été paralysé. La cause directe de l'accident était due à un non-fonctionnement du frein direct provoqué par le raccordement non-conforme d'un boîtier de test installé provisoirement pour les essais. En sus, tous les essais de frein prescrits (cf. supra consid. 3.1.3) lors de la mise en service du véhicule n'avaient pas été effectués. Les essais de frein prescrits lors du changement de cabine n'avaient également pas été effectués conformément aux prescriptions.

E. 3.2.2

A. _____ a été entendu le 26 janvier 2022 par la police, soit une semaine après les faits. A la question « Pouvez-vous dire si le mercredi 19.01.22, lorsque vous avez pris la machine pour effectuer des essais, le levier extérieur du frein automatique était sur " on " ou sur " off " ? », l'appelant a répondu : « Là, je n'ai pas regardé. J'ai regardé s'il y avait des sabots sous les roues, mais je n'ai pas vérifié le levier de frein extérieur. Je suis parti du principe qu'il n'avait pas bougé depuis le jour d'avant » (PV d'audition n° 6, R. 17). Le 22 novembre 2022, lors de son audition par la greffière de la procureure, A. _____ a déclaré qu'il avait fait les tests de freins dans la cabine et qu'il n'avait pas vérifié le levier extérieur, car le niveau de freins était correct sur le tableau de bord (PV d'audition n° 12, ll. 55 à 57). Il a ensuite exposé avoir vérifié les freins direct et automatique pour la première course d'essai, puis, après trois ou quatre trajets, avoir quitté la locomotive pour aller faire une pause (ibidem , ll. 61 à 64). A son retour, il avait uniquement revérifié les freins directs depuis la cabine, en confirmant, à plusieurs reprises, qu'il ne l'avait pas fait s'agissant du frein automatique (ibidem , ll. 71 à 73, 89 à 91, 111 à 113). Il a en outre précisé qu'il savait qu'en cas de changement de cabine, il devait contrôler les deux freins (ibidem , ll. 107 et 108). Lors de son audition par le Tribunal de police, il a déclaré avoir contrôlé le frein automatique le matin, en contrôlant le levier GP depuis l'extérieur, mais n'avoir pas effectué un nouveau contrôle à son retour de pause, à 09h00. Il a précisé qu'il n'avait pas oublié de le faire, car « on ne fait pas ce contrôle » au retour d'une pause puisqu'il s'agissait d'un essai sur une voie privée. Interpellé sur ce point par le tribunal, il a répondu : « Vous

me demandez si, sur une voie privée, je ne contrôle jamais minutieusement le frein automatique au retour d'une pause où je laisse la machine enclenchée. Je vous réponds que non, on est sûr de nous, et je précise que même si j'avais pu activer le frein automatique, avec la vitesse, il y aurait eu un impact contre le butoir » (cf. jgt, p. 3). Lors des débats d'appel, il a indiqué qu'il n'avait pas fait le contrôle extérieur du frein automatique, mais qu'il avait fait le tour de la machine et contrôlé le manomètre à l'intérieur de la cabine (supra, p. 3).

E. 3.2.3

En l'espèce, il ressort des déclarations de l'appelant à la police, à la greffière de la procureure et au Tribunal de police que, le jour de l'accident, il n'a effectué aucune vérification du frein automatique au retour de sa pause-café. Or, les prescriptions suisses de circulation des trains PCT sont claires : le frein automatique doit être vérifié à chaque changement de cabine. L'appelant devait donc à nouveau procéder à ce contrôle après sa pause, ce qu'il n'a pas fait comme il l'a lui-même reconnu durant l'instruction et les débats de première instance. En outre, même si le premier juge s'est limité à ce grief, ce n'est en réalité pas le seul reproche qui est fait à l'appelant dans l'ordonnance pénale, laquelle tient lieu d'acte d'accusation (art. 356 al. 1 CPP). En effet, il lui est avant tout reproché d'avoir testé uniquement le frein direct et non pas le frein automatique, ce qu'il a au demeurant reconnu lors de son audition par la police du 26 janvier 2022, soit une semaine après l'accident. A cet égard, la conclusion du rapport du Service suisse d'enquête de sécurité SESE, qui est un organe officiel de la Confédération, est formel : le frein automatique du véhicule était hors-service et ceci déjà lors de la mise en service du véhicule le matin de l'accident. L'appelant aurait pu lui-même le constater s'il avait appliqué le processus de contrôle défini par les prescriptions suisses de circulation des trains PCT. De plus, l'appelant s'est contredit au sujet du contrôle du frein automatique, puisqu'il a d'abord reconnu, lors de son audition devant le Ministère public, qu'il avait fait les tests de freins dans la cabine et qu'il n'avait pas regardé le levier extérieur, car le niveau de freins était correct sur le tableau de bord, avant de modifier sa version des faits, en déclarant au premier juge qu'il avait vérifié le levier GP depuis l'extérieur (cf. supra consid. 3.2.2). Il a encore changé ses explications lors des débats d'appel, affirmant cette fois-ci avoir contrôlé le manomètre à l'intérieur de la cabine. Ces modifications successives ne sont pas convaincantes et trahissent plutôt une tentative de s'exonérer de toute responsabilité. En définitive, tant les conclusions du rapport d'enquête que les contradictions de l'appelant confirment qu'il a procédé tout au plus à un contrôle manifestement insuffisant du frein automatique, ce qui a provoqué l'accident et, partant, les lésions de la victime. En effet, un tel accident n'aurait jamais eu lieu à la vitesse de 35 km/h (cf. P. 18, p. 4) et les blessures subies auraient été plus légères, voire inexistantes, si le frein automatique avait fonctionné correctement et joué son rôle, puisque la vitesse d'impact aurait été, à tout le moins, significativement réduite. Le lien de causalité est établi. Par ailleurs, l'appelant, aujourd'hui retraité, était un mécanicien expérimenté. Il ne pouvait dès lors ignorer la nécessité de disposer d'un frein de secours en cas de défaillance du frein direct et, par conséquent, savait qu'il avait le devoir d'en contrôler scrupuleusement le fonctionnement avant toute course d'essai sur une voie ferrée, ce d'autant plus que, dans le cas d'espèce, six autres personnes se trouvaient à bord du véhicule. Enfin, la distinction que voudrait faire l'appelant entre voie CFF ouverte et voie privée utilisée pour une course d'essai est dépourvue de toute pertinence. D'une part, une telle distinction n'est pas prévue par les prescriptions suisses de circulation des trains PCT et, d'autre part, le rapport d'enquête du Service suisse d'enquête

de sécurité SESE ne prétend aucunement que ces règles ne s'appliqueraient pas sur les voies d'essai. Celles-ci étaient d'autant plus applicables que l'appelant n'était pas seul, mais accompagné de plusieurs personnes. La gravité des lésions causées n'étant pas contestée, la condamnation de l'appelant pour lésions corporelles graves par négligence doit ainsi être confirmée.

E. 4

L'appelant estime, à titre subsidiaire, qu'il devrait être exempté de toute peine en application de l'art. 53 CP. Il fait valoir qu'il a réparé l'entier du dommage causé.

E. 4.1

Selon l'art. 53 CP, lorsque l'auteur a réparé le dommage ou accompli tous les efforts que l'on pouvait raisonnablement attendre de lui pour compenser le tort qu'il a causé, l'autorité compétente renonce à le poursuivre, à le renvoyer devant le juge ou à lui infliger une peine : (a) s'il encourt une peine privative de liberté d'un an au plus avec sursis, une peine pécuniaire avec sursis ou une amende ; (b) si l'intérêt public et l'intérêt du lésé à poursuivre l'auteur pénalement sont peu importants, et (c) si l'auteur a admis les faits. Cette disposition vise avant tout l'intérêt du lésé qui préfère en général être dédommagé que de voir l'auteur puni. Cette possibilité fait appel au sens des responsabilités de l'auteur en le rendant conscient du tort qu'il a causé ; elle doit contribuer à améliorer les relations entre l'auteur et le lésé et à rétablir ainsi la paix publique. La réparation du dommage justifie une exemption de peine et l'intérêt à punir est réduit à néant parce que l'auteur effectue de façon active une prestation sociale à des fins de réconciliation et de rétablissement de la paix publique. L'intérêt public à la poursuite pénale doit être minime, voire inexistant. Il est ainsi tenu compte des cas dans lesquels aucun particulier n'est lésé. Par ailleurs, il convient d'éviter de privilégier les auteurs fortunés susceptibles de monnayer leur sanction (cf. ad art. 53 aCP, ATF 135 IV 12 consid. 3.4.1 ; TF 6B_91/2021 du 30 juin 2021 consid. 1.3.1; TF 6B_346/2020 du 21 juillet 2020 consid. 2.2).

E. 4.2

En l'occurrence, les conditions de l'art. 53 CP ne sont pas remplies. Les conséquences de la faute pour la victime sont importantes et surtout, l'appelant n'admet pas sa responsabilité. Il n'y a dès lors aucune place pour une exemption de peine. Vérifiée d'office, la peine pécuniaire prononcée par le premier juge a été fixée en application des critères légaux, tels que prévus à l'art. 47 CP, et conformément à la culpabilité de l'appelant. Sur ce point, il peut être renvoyé, par adoption de motifs, à la motivation du jugement attaqué (art. 82 al. 4 CPP ; jgt, pp. 13-14), qui est parfaitement claire et convaincante. Il s'ensuit que la peine pécuniaire de 30 jours-amende est adéquate et sera confirmée. Il en ira de même de la valeur du jour-amende fixée à 30 fr., qui tient compte de la situation personnelle et financière de l'appelant. Les conditions objectives et subjectives du sursis sont réalisées.

E. 5

En définitive, l'appel doit être rejeté et le jugement entrepris confirmé. Vu l'issue de la cause, les frais de la procédure d'appel, constitués des émoluments de jugement et d'audience, par 1'500 fr. (art. 21 al. 1 et 2 TFIP [tarif des frais de procédure et indemnités en matière pénale du 28 septembre 2010 ; BLV 312.03.1]), seront mis à la charge d'A. _____, qui succombe (art. 428 al. 1 CPP). Pour ce motif également, il n'y a pas lieu de lui allouer une indemnité pour les dépenses occasionnées par ses droits de défense.

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