



**POUVOIR JUDICIAIRE
GERICHTSBEHÖRDEN**

ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

**Tribunal cantonal TC
Kantonsgericht KG**

Rue des Augustins 3, case postale 1654, 1701 Fribourg

T +41 26 304 15 00, F +41 26 304 15 01
www.fr.ch/tc

502 2014 85

Arrêt du 26 janvier 2015

Chambre pénale

Composition

Président: Roland Henninger
Juges: Hubert Bugnon, Jérôme Delabays
Greffière: Aleksandra Bjedov

Parties

A._____, **prévenue et recourante**, représentée par Me Hervé Bovet, avocat

contre

B._____, **intimé**, représenté par Me Bruno Charrière, avocat

Objet

Classement (art. 319 ss CPP)

Recours du 16 avril 2014 contre l'ordonnance du Ministère public du 8 avril 2014

considérant en fait

A. Le 15 octobre 2010, aux alentours de 7h40, un accident ferroviaire s'est produit à la gare de C._____ et a causé plusieurs blessures à A._____, alors âgée de xxx ans. Ce jour-là, en raison d'un problème technique d'aiguillage, le train est entré en gare, où il était attendu par 20 à 30 élèves de CO, sur la voie 1, proche de la gare, au lieu de passer sur la voie 2 comme habituellement. Le train a heurté cette élève qui traversait la voie 1 et qui dit avoir entendu le premier signal sonore d'avertissement du train mais pas les suivants. Le freinage d'arrêt d'urgence entrepris par le conducteur du train n'a pas permis d'éviter le heurt de la jeune fille, qui est tombée entre les rails et a été traînée latéralement par le châssis de l'automotrice sur 7,3 mètres.

Agissant avec le concours de ses parents, celle-ci a déposé plainte pénale contre inconnu pour lésions corporelles graves en date du 20 décembre suivant, se constituant partie civile et pénale. Une instruction a été ouverte à l'encontre de B._____, chef de circulation officiant en gare de D._____, mis en prévention de lésions corporelles par négligence.

Après diverses auditions, par la police et par le Procureur, après reconstitution et après obtention de divers rapports, dont celui du Service d'enquête sur les accidents des transports publics (SEA), le Ministère public a prononcé, par ordonnance du 30 septembre 2013, le classement de cette procédure, renvoyé la partie plaignante à faire valoir ses droits devant le Juge civil et laissé les frais de procédure à la charge de l'Etat. Admettant un recours de la partie plaignante, la Chambre a annulé cette décision par arrêt du 10 février 2014 et renvoyé la cause pour suite utile.

B. Après avoir informé les parties par lettre du 20 mars 2014 du rejet des réquisitions de preuve complémentaires de la partie plaignante, le Ministère public a prononcé une nouvelle ordonnance de classement le 8 avril 2014, renvoyant à nouveau la partie plaignante à faire valoir ses droits devant le Juge civil. Les frais ont été laissés à la charge de l'Etat.

Il a considéré que l'on peut certes retenir, d'une part que, sous un angle purement objectif, le chef de circulation a violé deux devoirs de prudence, et d'autre part que la partie plaignante a subi des lésions corporelles graves. Il a toutefois retenu qu'en l'espèce un lien de causalité entre le comportement fautif et les lésions corporelles fait défaut et qu'en conséquence le prévenu ne peut être condamné pour lésions corporelles par négligence, sans qu'il soit besoin d'examiner la question d'une négligence.

Il a finalement relevé que l'enquête effectuée n'a pas révélé d'éléments laissant supposer que d'autres infractions auraient pu avoir été commises.

C. Par mémoire de leur conseil du 16 avril 2014, A._____, représentée par ses parents, a recouru à l'encontre de cette ordonnance et pris les conclusions suivantes :

1. *Le recours est admis.*

Partant, l'Ordonnance de classement du 8 avril 2014 est annulée et la cause renvoyée au Ministère public pour suite utile.

2. *Les frais de la procédure de recours sont laissés à la charge de l'Etat.*

Dans sa lettre du 29 avril 2014, le Ministère public conclut au rejet du recours et indique qu'il renonce à soumettre des observations.

Par acte de son conseil du 19 mai 2014, le prévenu a conclu à ce que le recours soit rejeté, partant à ce que l'ordonnance de classement du 8 avril 2014 soit confirmée et que les frais de la procédure de recours soient mis à la charge de la recourante.

en droit

1. a) En application de l'art. 322 al. 2 CPP, ainsi que de l'art. 85 al. 1 LJ, la voie du recours à la Chambre pénale est ouverte contre une ordonnance de classement.

b) Selon les art. 322 al. 2 et 396 al. 1 CPP, le recours est adressé par écrit, dans un délai de dix jours dès notification de la décision attaquée, à l'autorité de recours.

En l'espèce, l'ordonnance querellée a été notifiée au mandataire de la recourante le 9 avril 2014, si bien que le recours a été déposé en temps utile. Respectant en outre les exigences de forme et de motivation, il est recevable en la forme.

c) Déjà reconnue dans l'arrêt du 10 février 2014, la qualité pour recourir n'est pas contestable.

2. a) Selon l'art. 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 d'une 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) ou lorsqu'on peut renoncer à toute poursuite ou à toute sanction en vertu de dispositions légales (let. e). L'art. 319 al. 2 CPP prévoit encore deux autres motifs de classement exceptionnels (intérêt de la victime ou consentement de celle-ci).

Le principe "in dubio pro duriore" découle du principe de la légalité (art. 5 al. 1 Cst. et 2 al. 2 CPP en relation avec les art. 319 al. 1 et 324 CPP; ATF 138 IV 86 consid. 4.2 p. 91). Il signifie qu'en principe, un classement ne peut être prononcé par le ministère public que lorsqu'il apparaît clairement que les faits ne sont pas punissables ou que les conditions à la poursuite pénale ne sont pas remplies. Le ministère public et l'autorité de recours disposent, dans ce cadre, d'un pouvoir d'appréciation que le Tribunal fédéral revoit avec retenue. En revanche, pour autant qu'une ordonnance pénale n'entre pas en considération, l'accusation doit en principe être engagée lorsqu'une condamnation apparaît plus vraisemblable qu'un acquittement (ATF 138 IV 86 consid. 4.1.1 p. 90 s.; 137 IV 219 consid. 7.1-7.2 p. 226 s.). Lorsque les probabilités d'acquiescement et de condamnation apparaissent équivalentes, une mise en accusation s'impose en principe également, en particulier lorsque l'infraction est grave (cf. ATF 138 IV 86 consid. 4.1.2 p. 91).

b) A teneur de l'art. 125 al. 1 CP, celui qui, par négligence, aura fait subir à une personne une atteinte à l'intégrité corporelle ou à la santé sera, sur plainte, puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire. Si la lésion est grave, le délinquant sera poursuivi d'office (125 al. 2 CP). La violation fautive d'un devoir de prudence doit avoir été la cause naturelle et adéquate des lésions subies par la victime.

En cas de violation du devoir de prudence par omission, il faut procéder par hypothèses 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, pour des raisons en rapport avec le but protecteur de la règle de prudence violée. Pour l'analyse des conséquences de l'acte

supposé, il faut appliquer les concepts généraux de la causalité naturelle et de la causalité adéquate. L'existence de cette causalité dite hypothétique suppose une très grande vraisemblance; autrement dit, elle n'est réalisée que lorsque l'acte attendu ne peut pas être inséré intellectuellement dans le raisonnement sans en exclure, très vraisemblablement, le résultat. La causalité adéquate est donc exclue lorsque l'acte attendu n'aurait vraisemblablement pas empêché la survenance du résultat ou lorsqu'il serait simplement possible qu'il l'eût empêché (TF arrêt 6B_614/2014 du 01.12.2014 consid. 4.1 et références citées).

L'infraction réprimée par l'art. 125 CP est une infraction de résultat, qui suppose en général une action. Elle peut cependant aussi être réalisée par omission, lorsque l'auteur avait une position de garant, c'est-à-dire l'obligation juridique d'agir pour prévenir le résultat dommageable, laquelle peut résulter de la loi, d'un contrat ou des principes généraux, et lorsqu'il n'a pas empêché ce résultat de se produire, alors qu'il le pouvait (id., consid. 5.1 p. 162).

c) aa) En l'espèce, il ressort des investigations menées que l'intimé, en charge de la fonction de chef de circulation assumée depuis le bureau de circulation en gare de D. _____, a constaté sur le tableau de télésurveillance, après le passage du train qui avait quitté D. _____ à 5 h 15, un problème technique à la voie 2 de la gare – non desservie sur place – de C. _____, sur laquelle devait passer et s'arrêter le train qui circulait de E. _____ en direction de D. _____. Le contrôle de position de l'aiguille talonnable manquait. Il a alors immédiatement avisé un agent du service technique de la compagnie, qui s'est rendu sur place et y a constaté que l'aiguillage ne s'était pas remis en place correctement, ce qu'il n'a pas pu réparer. L'intimé a activé sur "1 feu vert" la signalisation lumineuse à l'entrée A, ce qui indiquait au conducteur du train qu'il allait entrer en voie 1, et que la vitesse maximale à l'aiguille devait être de 40 km/h. Le conducteur a respecté ce signal et en outre activé un sifflement sonore. Habités à prendre ce train sur la voie 2, des voyageurs ont cependant, machinalement, entrepris de traverser la voie 1. Constatant cela, le conducteur a à nouveau actionné le signal sonore et enclenché un freinage d'urgence.

bb) Le Ministère public a retenu que, sous un angle purement objectif, le chef de circulation a violé deux devoirs de prudence en fonction des prescriptions en vigueur : Plutôt que d'actionner "1 feu vert", il aurait dû enjoindre à la personne du service technique dépêchée sur place d'activer la signalisation indiquant une occupation, fictive, de la voie 2, ce qui aurait remplacé le signal 1 feu vert par deux feux oranges, valant pour le conducteur indication qu'il devait circuler en "marche à vue", soit à un maximum de 20 km/h. Il aurait aussi dû aviser le conducteur par radio pour l'informer du changement de voie d'arrêt en cette gare.

Selon l'ordonnance, l'accident aurait toutefois tout de même eu lieu même si ces devoirs avaient été respectés. Le Ministère public a en effet retenu aussi que selon les disques du tachygraphe depuis l'endroit concerné, le train ne circulait pas aux 40 km/h autorisés par le "1 feu vert" mais à 22 km/h seulement et qu'au moment de la mise en œuvre du freinage d'urgence la vitesse du convoi avait été encore abaissée, à 16-17 km/h. Il retient encore que la victime a elle-même contribué pour une part importante à la survenance du choc étant donné qu'elle n'a porté aucune attention à l'arrivée du train en traversant la voie, ne réagissant ni aux appels d'alarme de ses camarades ni au bruit extrême du "klaxon" du train.

d) aa) Dans son recours, la partie plaignante s'en prend tout d'abord au refus du Ministère public d'ordonner l'audition des auteurs du rapport du SEA, exposant qu'elle souhaitait leur poser des questions au sujet de la vitesse adaptée ou non à la laquelle le convoi circulait, respectivement aurait dû circuler selon elle (recours p. 10 ss).

bb) La recourante perd de vue que la décision attaquée est une ordonnance de classement mettant fin à l'enquête ouverte à l'encontre du chef de circulation. Le conducteur du train n'a

jamais été mis en prévention dans le cadre de cette cause. Hors, à supposer qu'elle soit topique, la problématique d'une vitesse adaptée ou non du train pourrait être opposable à celui-ci et non à celui-là. L'audition des auteurs du rapport telle que requise ne porte ainsi pas sur des faits pertinents dans le cadre du recours interjeté.

e) aa) Pour ce qui concerne le chef de circulation, la recourante fait grief d'une violation de l'art. 125 CP. Elle soutient que si la signalisation avait été correctement installée, le conducteur aurait pu anticiper le comportement des passagers, qu'en procédant à un changement de voie dans une gare non protégée l'intimé a créé un risque évident de collision entre le train et les passagers, que si l'information avait été donnée au conducteur celui-ci aurait pu adapter sa vitesse et si une information avait été donnée aux passagers, ceux-ci auraient pu attendre le train sans traverser la voie 1.

bb) Il est tout d'abord manifeste que le reproche d'avoir procédé à un changement de voie est vain. Ce changement était dû à un problème d'aiguillage qui ne s'est pas remis correctement en place et qui a dû être bloqué en position droite, soit vers la voie 1 (DO 2040 I. 39; 8021 ch. 1.1). Le chef de circulation n'avait dès lors pas d'autre choix et le changement de voie ne lui est en aucun cas imputable.

S'agissant de la question de la signalisation, elle aurait joué un rôle si le conducteur du train avait mal discerné la portée de celle qui a été enclenchée. Mais en l'occurrence cela n'a pas été le cas. Le conducteur a immédiatement compris, même avec la signalisation qui a été allumée, qu'il y avait un changement de voie. Il a en outre déclaré que ce changement a été surprenant pour lui, ce qui l'a donc mis en alerte. Il a alors de lui-même abaissé la vitesse du train davantage que "voulu" par le signal lumineux et il a actionné à plusieurs reprises le sifflet du train, même jusqu'à le faire fonctionner en continu (DO 3009 I. 298 ss). Le conducteur a certes indiqué dans l'enquête que s'il avait été informé au préalable du changement de voie, il aurait "encore conduit de manière plus prudente" (DO 3010 I. 340). Mais il a aussi indiqué qu'il ne pensait pas que cela aurait permis d'éviter le choc (DO 3010 I. 344). Or dans les faits, le déroulement de ceux-ci s'est produit d'une manière identique aux conséquences de la signalisation correcte, respectivement d'un avis radio antérieur. D'une part la vitesse à la hauteur du signal était de 22 km/h, en décroissance puisque lors de l'entame du freinage d'urgence elle était descendue à 16-17 km/h, ce qui permet de retenir que le respect de la prescription relative aux feux n'aurait rien changé. Cela vaut d'autant plus que, selon les calculs effectués et non contredits, la distance de freinage du train s'il avait roulé aux 20 km/h autorisés par le signal correct aurait été de 20,963 m (DO 9083) alors qu'elle n'a en l'occurrence été que de l'ordre de 12 m (DO 8024). D'autre part, quand bien même il n'y a pas eu d'informations verbales données au conducteur sur le changement de voie, le conducteur a remarqué ce changement de lui-même, tout comme il a remarqué la présence d'élèves sur les deux voies (DO 2006; 3009 I. 298 ss).

Pour ce qui est d'une information aux voyageurs en attente du train, son absence peut certes être considérée comme regrettable. On ne peut toutefois en faire le reproche à l'intimé, seul concerné ici, pour lequel il faut rappeler qu'il ne se trouvait pas sur place mais dans une autre gare, à qui les prescriptions n'imposaient pas un tel devoir et à qui aucun problème n'avait été signalé pour le convoi précédent passé dans les mêmes conditions (DO 2040 I. 61 s.).

f) Il découle de ce qui précède que, comme retenu dans la décision attaquée, l'accident aurait tout de même eu lieu si le devoir de diligence de l'intimé avait été respecté, en l'occurrence si ce qui a été omis avait été accompli correctement. En conséquence la causalité hypothétique n'est pas donnée au sens de la jurisprudence précitée puisque l'accomplissement des actes omis n'aurait vraisemblablement pas empêché la survenance du résultat. Dans ces circonstances il doit

être considéré que les probabilités d'un acquittement sont bien plus élevées que celles d'une condamnation. C'est donc avec raison qu'un classement a été prononcé.

Le recours n'est ainsi pas fondé sur ce point.

3. La recourante formule encore un autre grief en soutenant qu'il a été omis de constater que plusieurs autres personnes avaient été mises en danger (recours p. 16 s.).

Ce grief est difficilement compréhensible. Le Ministère public note certes dans la décision que l'enquête effectuée n'a pas révélé d'éléments laissant supposer que d'autres infractions auraient pu avoir été commises et en particulier que "les éléments constitutifs de l'infraction de mise en danger de la vie d'autrui, telle que définie par l'art. 129 CP, ne sont pas réunis". Toutefois la recourante n'entreprend pas une démonstration visant à démontrer une erreur à cet égard, en particulier quant à la condition de l'absence de scrupules, dont on ne voit pas à quoi elle pourrait se rattacher en l'espèce, et d'autre part à celle de la possibilité de sa réalisation par omission, controversée (cf. MICHEL DUPUIS ET AL., Petit commentaire du Code pénal, 2ème éd., 2012, n° 6 ad art. 129 et références citées). Ce grief n'est ainsi pas recevable.

Par ailleurs et surtout, d'une part le dossier ne mentionne aucune mise en prévention de l'intimé pour autre chose que "lésions corporelles par négligence" (DO 3004). D'autre part ce qui a été exposé pour la causalité en relation avec le choc subi par A. _____ vaut dans les mêmes termes pour ce qui, selon la recourante, aurait pu survenir aux autres passagers en attente du train.

4. a) La recourante s'en prend enfin à l'ordonnance attaquée par un reproche d'inopportunité, exposant sommairement qu'elle a risqué sa vie, comme d'autres personnes, et a subi de très graves lésions corporelles, qu'une erreur d'information a été commise et que l'on ignore quelle aurait dû être la vitesse adaptée du train, de sorte qu'une ordonnance de classement choque l'esprit de tout justiciable et qu'un procès public s'impose.

b) Selon l'art. 393 al. 2 let. c CPP, un recours peut être formé pour un motif d'"opportunité" ("Unangemessenheit", "indequatezza"). La portée de ce motif paraît différente selon le texte français, apparemment plus large, que selon celui des autres langues. Point n'est toutefois besoin de trancher la question de cette portée étant donné qu'en l'espèce il n'y a pas lieu de considérer la décision attaquée comme "inopportune".

En effet les motifs invoqués par la recourante ne sont pas de nature à imposer des débats publics devant le juge pénal. Un tel procès ne permettrait pas de faire toute la lumière sur les causes de l'accident, dans la mesure où il ne concernerait que le seul chef de circulation intimé. Celui-ci a par ailleurs reconnu l'erreur qu'il a commise. Enfin, des débats publics peuvent être tenus devant le juge civil, devant lequel la partie plaignante est renvoyée à faire valoir ses droits, et concerner chacune des personnes que la recourante tiendrait pour responsable de ce qui est arrivé.

Sur ce point aussi le recours doit donc être rejeté.

5. Les frais de la procédure de recours seront fixés à 920 fr. (émolument : 800 fr. ; débours : 120 fr.) et ils doivent être mis à la charge de la recourante qui succombe (art. 428 al. 1 CPP ; art. 124 LJ et 33 ss RJ).

(dispositif en page suivante)

la Chambre arrête:

- I. Le recours est rejeté dans la mesure où il est recevable.
Partant, l'ordonnance de classement du Ministère public du 8 avril 2014 en la cause F 10 12820 est confirmée.
- II. Les frais de la procédure de recours, fixés à 920 fr. (émolument : 800 fr. ; débours : 120 fr.) sont mis à la charge de A._____.
- III. Communication.

Cet arrêt peut faire l'objet d'un recours en matière pénale au Tribunal fédéral dans les trente jours qui suivent sa notification. La qualité et les autres conditions pour interjeter recours sont déterminées par les art. 78 à 81 et 90 ss de la loi sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF). L'acte de recours motivé doit être adressé au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14.

Fribourg, le 26 janvier 2015/abj

Président

Greffière