REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

POUVOIR JUDICIAIRE

P/18901/2017 **AARP/126/2023**

COUR DE JUSTICE

Chambre pénale d'appel et de révision

Arrêt du 30 mars 2023

Entre

LE MINISTÈRE PUBLIC de la République et canton de Genève, route de Chancy 6B, case postale 3565, 1211 Genève 3,

et

A_____, B_____, C_____ et D_____, parties plaignantes, comparant par Me E_____, avocat,

appelants,

contre le jugement JTDP/125/2022 rendu le 8 février 2022 par le Tribunal de police,

et

F_____, domicilié _____, FRANCE comparant par Me Damien BLANC, avocat, place de l'Octroi 15, case postale 1007, 1227 Carouge GE,

intimé.

Siégeant : Madame Gaëlle VAN HOVE, présidente ; Monsieur Pierre BUNGENER, juge et Monsieur Raphaël MARTIN, juge suppléant ; Monsieur Julien RAMADOO, greffier-juriste.

EN FAIT :

A. **a.** En temps utile, le Ministère public (MP) ainsi que A_____, B_____, C_____ et D_____ (ci-après : les parties plaignantes) appellent du jugement du 8 février 2022, par lequel le Tribunal de police (TP) a acquitté F_____ d'homicide par négligence.

Les appelants entreprennent intégralement ce jugement, concluant à ce que F_____ soit reconnu coupable d'homicide par négligence, avec suite de frais et indemnités.

b. Selon l'acte d'accusation du 6 mai 2021, il est reproché à F_____ d'avoir, à Genève, le 1_____ septembre 2017, causé par négligence la mort de G_____, en violant les devoirs de prudence, dans les circonstances suivantes :

F_____ est employé de l'Aéroport International de Genève (AIG) depuis 2004. En avril 2017, la direction de l'AIG lui a confié l'aménagement d'un nouveau parking (P6) sur le périmètre de la zone de transit servant aux manœuvres des Bus Grandes Lignes. Cet aménagement tenait compte de la mise en œuvre de la nouvelle loi sur les taxis et les voitures de transports avec chauffeur (LTVTC), en ce sens qu'il y avait le risque de voir un afflux de non ayant-droits (taxis I_____ [service de taxis privés gérés via internet]) dans ce périmètre. Plusieurs services de l'AIG étaient impliqués dans le projet, qui bénéficiait d'une assistance à maîtrise de l'ouvrage confiée à la société J_____ SA [ingénieurs-conseils], mandataire externe.

Les travaux comportaient la réalisation d'un îlot sur lequel devait prendre place une barrière lourde, ainsi qu'une voie d'évitement de la barrière destinée aux motocycles, en particulier à ceux quittant le parking aménagé à leur intention à l'entrée du parking illimité (P1). Toutefois, la zone visée par ce nouvel aménagement servait également de passage notoirement utilisé par les motocyclistes (employés de l'AIG, voyageurs, clients) arrivant depuis la rampe côté Lausanne pour accéder directement au parking motos situé de l'autre côté de cette zone sur la route de Pré-Bois. Cet itinéraire connu du prévenu et de la Direction de l'AIG n'a pas été pris en compte dans la planification du nouvel aménagement.

En mai 2017, F_____ a passé la commande pour une barrière lourde striée de bandes rouges et blanches réfléchissantes. Le fournisseur ne disposant pas du visuel commandé, c'est finalement une barrière lourde munie d'une bande continue horizontale rouge réfléchissante qui a été livrée à la fin du mois d'août 2017.

Entre le 31 août 2017 et le 4 septembre 2017, F_____ a fait procéder à l'installation et à la mise en service de cette barrière. Au moment de la mise en service, le nouvel aménagement était encore en chantier. L'abeille et le panneau signalétique vertical

« *obstacle à contourner par la gauche* », indiquant la voie réservée aux motocyclistes, n'étaient pas installés et le marquage au sol n'était pas conforme aux exigences légales. Aucun contact n'avait été pris avec la Direction Générale des Transports (DGT/OCT) afin d'obtenir un arrêté de circulation sur la signalisation verticale. Le nouvel aménagement entrait gravement en contradiction avec le panneau indicateur de direction situé en amont de la rampe.

G_____, qui avait été employé de l'AIG comme _____, avait interrompu cette activité en été 2017. Pour se rendre au travail il se déplaçait en moto depuis son domicile situé à K_____ en France. Il avait l'habitude d'emprunter la rampe côté Lausanne, de traverser la zone de transit, et de stationner sa moto sur le parking situé côté route de Pré-Bois.

Le 1_____ septembre 2017, il avait prévu de prendre l'avion tôt le matin à destination de L_____. Vers 5h42 du matin, au guidon de son motocycle [de marque] M_____, il a emprunté la rampe d'accès menant à la zone de transit pour se rendre au parking moto situé du côté de la route de Pré-Bois. Surpris par le nouvel aménagement, il est entré en collision avec la barrière lourde barrant l'entrée du P6. Il a heurté la barrière, avec l'avant de sa moto puis avec la tête. Suite au choc il a été désarçonné et projeté vers l'avant sur plusieurs mètres, il est retombé sur le ventre. Grièvement blessé il est décédé sur les lieux de l'accident. Selon le rapport d'autopsie du 18 octobre 2017, le décès est dû à un traumatisme crânio-cervical sévère.

En sa qualité de chef de projet, en ne tenant pas compte du danger reconnaissable pour la vie et l'intégrité corporelle des motocyclistes habitués à traverser la zone de transit, en omettant de prendre toutes les mesures commandées par les circonstances pour éviter la survenance prévisible d'un accident, F_____ a créé un état de chose susceptible de mettre un nombre indéterminé d'usagers en danger et a accru de ce fait le risque qu'un accident ne survienne et violé par-là même les devoirs de prudence.

B. Les faits de la cause ne sont, pour l'essentiel, pas contestés par les parties et peuvent être résumés comme suit :

a.a. Le 1_____ septembre 2017, G_____ avait prévu de prendre l'avion tôt le matin à destination de L_____. Il a emprunté la moto M_____ de son père pour se rendre à l'aéroport. À teneur de l'inscription effectuée le jour-même au journal des événements de la police (PP 20'000), il a emprunté la route de l'aéroport en direction de la route de Pré-Bois ; à la bifurcation entre la voie menant soit à ladite route soit au parking P2, il a emprunté la rampe d'accès menant à ce dernier. Au bas de la rampe, il s'est engagé sur la voie de transit pour se rendre au parking moto situé du côté de la route de Pré-Bois. Peu après s'être engagé sur cette voie, il s'est heurté à la barrière fermant l'accès à la voie de transit. Suite au choc, il a chuté sur la route et est décédé sur place malgré les tentatives de réanimation des services de secours.

a.b. Selon les constatations faites sur place par la police routière, G_____ a effectué un vol de 13 mètres avant d'atterrir sur le ventre sur la voie de transit et de s'immobiliser 17.5 mètres après le choc. Sa moto a continué de rouler avant de percuter le trottoir. Le motard portait son casque et la jugulaire était correctement attachée.

Aucun témoin n'a assisté à l'accident. Une personne présente sur les lieux a porté les premiers secours au motard et deux témoins ont entendu du bruit et vu la victime voler dans les airs. Aucune caméra de surveillance ne filme les lieux. Le parcours effectué par G_____ a néanmoins été capturé par diverses caméras sur sa route ; il ressort de ces images qu'il est arrivé à une vitesse modérée avant de s'engager sur la voie de transit.

Toujours selon les premières constatations de la police, la limitation de vitesse à cet endroit est de 50 km/h et la route était sèche. Il faisait nuit et le ciel était couvert. De l'éclairage public se trouvait à proximité des lieux de l'accident mais aucune lumière spécifique n'était présente à l'endroit où se trouve la barrière (PP 20'001). La barrière, située entre 33 (PP 40'008) et 35 (PP 40'220) mètres du début de la voie avait été mise en fonction le 4 septembre 2017.

a.c. La police a relevé diverses irrégularités sur les lieux de l'accident (manque de panneaux et de marquages indiquant lisiblement la voie moto ainsi qu'une barrière non-conforme et trop rigide) qui avaient fortement augmenté le caractère accidentogène du lieu, tout en précisant qu'au vu de la disposition des lieux, G_____ avait la possibilité de voir la barrière depuis le haut de la rampe d'accès au parking P2, ce bien avant de s'engager sur la voie de transit. Le fait qu'il ait emprunté ladite voie durant de nombreuses années afin d'aller travailler avait très certainement mis en place des automatismes qui avaient diminué son attention et sa concentration sur la route, ce d'autant plus que les modifications avaient été réalisées moins de dix jours avant l'accident (PP 40'010).

Selon la police, le panneau de direction avancé mis en place en amont du lieu d'accident correspond par sa forme et sa couleur à celui figurant au ch. 4.37 de l'annexe 2 OSR (et donc à la prescription de l'art. 52 OSR qui prévoit un tel format pour les indicateurs de direction avancés placés sur les routes secondaires importantes). Ce panneau (PP 40'137, 40'193, notamment) comporte deux flèches de direction. La première indique que l'automobiliste doit effectuer un virage serré à droite pour se rendre au P1 situé à 80 mètres. La seconde, que les autocars (annexe 2 OSR 5.25) et motocycles (5.29) peuvent accéder au parking pour bus et motos en continuant tout droit, sans précision de distance. Aucun autre panneau n'était installé pour indiquer le cheminement spécial réservé aux motos. L'usager de la route ne pouvait pas s'attendre à une installation limitant physiquement l'accès aux parkings indiqués sur ce panneau. L'OSR n'indiquait pas clairement une obligation de placer

ce panneau, mais en fixait uniquement les modalités. Toujours selon la police, aucune disposition légale ne réglementait la barrière, sinon l'art. 83 OSR (PP 40'192 ss).

a.d. L'enquête technique n'a révélé aucune défectuosité du motocycle, qui était en bon état d'entretien (PP 40'052).

a.e. Selon le rapport d'autopsie, le décès est dû à un traumatisme crânio-cervical sévère. Le défunt n'avait consommé ni alcool ni stupéfiants (PP 40'250).

b. Selon les constatations effectuées sur place, un premier heurt s'était produit entre l'avant de la moto et ladite barrière, suivi immédiatement par un second heurt entre la tête (menton) de G_____ et la barrière. C'était lors du deuxième heurt que la mentonnière de son casque modulable s'était ouverte, qu'il avait été désarçonné de son véhicule et avait chuté.

D'après les rapports d'expertise technique de circulation établis par N_____ SA le 26 mars 2018, sur les lieux de l'accident, la rampe d'accès au parking P2 et à la voie de transit présentait une pente descendante de 4% environ, pente qui se prolongeait jusqu'approximativement 12 mètres avant la barrière. La chaussée était ensuite plane (PP 40'213).

Sur les images de vidéosurveillance, capturées au bas de la rampe juste avant le lieu de l'accident (soit entre 65 et 35 m avant la barrière), la moto circulait à une vitesse de l'ordre de 42 km/h à 44 km/h avant le heurt, soit dans le respect de la limitation de vitesse de 50 km/h, avec les feux de croisement enclenchés. Si le motard avait freiné au moment de quitter la zone filmée, il aurait pu s'arrêter avant la barrière. En effet, la distance d'arrêt d'un motocycle lancé à la vitesse de 43 km/h et effectuant un freinage d'urgence au terme du temps de réaction usuel était de 24.15 mètres, voire de 24.67 mètres en cas de pente descendante (chargé de pièces du 4.2.2022 au TP).

Au vu des dommages subis par la moto et de la hauteur de la barrière lorsqu'elle était fermée, il était très peu probable que le motocycliste ait remarqué la barrière avant le choc. Aucune trace de freinage n'avait été constatée ; si le défunt avait néanmoins effectué un freinage, celui-ci aurait débuté très peu de temps avant de heurter la barrière.

N_____ SA relève dans son rapport que selon la fiche technique de la barrière en cause, la lisse de celle-ci était équipée de « *bandes réflectorisantes classe 1*er juillet », soit une bande censée être visible à au moins 100 mètres. Or, selon les experts, il ne leur a pas semblé que la bande rouge sur la barrière était de ce type car il n'y avait aucune réflexion, même avec un flash.

Selon les photographies produites par F_____ devant le TP (chargé de pièces 1), la barrière munie d'une lisse constituée d'une bande rouge horizontale uniforme a,

depuis les faits, été remplacée par une barrière munie d'une bande striée de rouge et de blanc.

c. Le MP a mandaté l'Institut fédéral de métrologie METAS (ci-après: METAS) pour déterminer le respect des exigences en Suisse pour les rétroréflecteurs sur les barrières. Il en ressort qu'il n'existe pas de réglementations à ce sujet, ni dans la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), dans l'OSR, pas plus que dans la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) ou encore dans la loi fédérale sur les produits de construction (LPCo). En l'absence de réglementation, l'Institut a déterminé le coefficient de rétroréflexion RA du film rétroréfléchissant équipant la barrière en cause en suivant la procédure pour les panneaux de signalisation fixes verticaux selon la norme européenne EN 12899 (conçue pour les objets fixes verticaux). Après analyse, il n'a pas été possible de juger si le film de la barrière était suffisant ou non, dès lors qu'il n'existait aucune norme par rapport à cela. L'expert de METAS ne pouvait pas donner d'avis sur la distance de visibilité de cette barrière car cela dépendait de beaucoup de facteurs, notamment les angles, les phares, les yeux et d'autres sources lumineuses pouvant influencer les yeux. Il était douteux que quelqu'un puisse donner une réponse valable à cette question (PP 40'281 ss et 50'122 ss).

Confronté au fait qu'un gendarme avait constaté, à l'aide d'une lampe de poche, que la barrière n'était pas rétrofléchissante, l'expert du METAS a répondu qu'il était toujours possible d'observer quelque chose avec une lampe de poche à courte distance avec des angles inconnus. En réalité, tout dépendait des circonstances, des angles d'observations et d'autres critères. Les angles d'observations des motocyclistes et des voitures étaient inconnus pour lui dès lors qu'ils dépendaient de la distance. Dans cette affaire, les angles n'étaient pas connus et il ne pouvait donc pas se prononcer à ce sujet.

Finalement, lorsqu'il lui a été demandé si la barrière avait les spécifications énoncées par le fabricant, il a indiqué que celui-ci avait donné des valeurs qui, moyennant une petite incertitude, se retrouvaient dans les spécifications.

d. L'enquête a porté sur les circonstances de la pose de cette barrière. Il est à ce sujet renvoyé au jugement de première instance, notamment pour la description détaillée de l'organisation de l'AIG et des différents projets de réaménagement des zones de parking de l'aéroport (art. 82 al. 4 du code de procédure pénale suisse [CPP]), éléments qui peuvent être résumés comme suit.

d.a. Dans la prolongation du réaménagement des plateformes arrivées et départs devant l'aérogare principal côté ville (*landside*), qui avait fait l'objet d'une procédure d'autorisation en 2015, l'AIG a été amené à réaménager la zone de prise en charge des taxis située en zone arrivée, notamment en raison de l'adoption par le canton de la LTVTC, qui devait entrer en vigueur le 1er juillet 2017. L'objectif était

d'empêcher un afflux de véhicules de non ayants droit (taxis I_____ par exemple) dans ce périmètre. Une barrière a été mise en place sur la voie d'accès taxis du niveau arrivée, ce qui devait permettre de réguler le flux des véhicules.

Ce réaménagement a nécessité celui de la zone contigüe à celle des taxis, destinée de longue date aux navettes, limousines et bus, pour prévenir un report de ce flux de véhicules indésirables. En avril 2017, la Direction de l'AIG a ainsi décidé d'aménager le parking P6 (ci-après: P6) sur le périmètre concerné, afin de limiter l'accès de celui-ci à un nombre restreint d'usagers, soit uniquement les bus, les navettes et les limousines. Dans ce cadre, deux barrières (l'une à l'entrée et l'autre à la sortie du P6) devaient être installées et l'AIG avait prévu de revoir le marquage au sol ainsi que d'installer une borne de signalisation, initialement à droite de la barrière d'entrée. Le projet P6 comprenait, outre un aspect informatique, un aspect génie civil, consistant en la réalisation d'un îlot central sur lequel devait prendre place une barrière lourde fermant l'entrée du parking. La fermeture de l'accès au P6 était attendue par le Conseil d'Etat pour le 1er septembre 2017.

d.b. La Direction de l'AIG a confié la réalisation du projet à F_____, avec le soutien d'une assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisé dans le domaine (ci-après: AMO), par le biais de la société J_____ SA, avec laquelle l'AIG avait déjà travaillé à diverses reprises. Plusieurs services étaient impliqués dans le projet, en particulier le service Génie civil pour la réalisation de l'îlot et le Service des parkings.

O_____, [membre de la direction] de l'AIG, s'est chargé des communications avec l'Etat de Genève, plus particulièrement avec les Conseillers d'Etat et P_____, _____ du département Infrastructures de l'AIG, s'est occupée de la partie administrative du projet, notamment de l'annonce du projet auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Divers services de l'AIG sont intervenus dans le projet.

d.c. F_____ a informé l'OFAC du projet d'installation d'une barrière dans la zone de prise en charge des taxis par l'envoi d'un formulaire daté du 5 mai 2017. Cet office a répondu mettre en place une procédure d'autorisation simplifiée au sens de l'art. 37i de la loi sur l'aviation (LA). Suite à une intervention des autorités politiques genevoises, l'OFAC a informé l'AIG le 8 juin 2017 que le projet ne devait pas faire l'objet d'une procédure fédérale d'approbation des plans, conformément aux prescriptions de l'article 28 al. 1 let. d OSIA, rappelant toutefois que « *l'exploitant de l'aéroport devant cependant prendre en compte le droit cantonal pour autant que celui-ci n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation de l'aéroport* » (PP 421'017 ss).

Les aménagements examinés dans le cadre de la présente procédure (barrière P6) ne figurent ainsi pas sur les plans visés par l'OFAC lors de la procédure d'autorisation initiale, qui a porté sur les plans 12-788 (zone arrivées) et 12-776 (zone

enregistrement avec création d'une zone de rencontre ; cf. PP 40'178 ss, not. 40'188). L'Office cantonal des transports (OCT ; anciennement DGT) n'a jamais été consulté.

d.d. Dans le cadre de l'aménagement du P6, une voie échappatoire sur la gauche (initialement sur la droite) de la barrière d'entrée a été prévue afin de permettre aux usagers du parking motos situé à l'entrée du parking P1 de quitter la zone aéroportuaire. Ce passage permettait également aux motocycles arrivant depuis la rampe côté Lausanne d'accéder directement au parking motos situé de l'autre côté de la zone, sur la route de Pré-Bois.

d.e. En amont de la rampe menant aux parkings P1 et P6, se trouvait déjà un panneau indicateur de direction, décrit ci-dessus (a.c.), qui ne faisait pas partie de la zone aéroportuaire. Ce panneau ne donnait pas d'informations au sujet du parking motos situé à l'entrée du parking P1 et n'a pas été modifié, au motif qu'il se trouvait sur l'espace public dépendant du canton.

d.f. En mai 2017, F_____ a commandé, sur recommandation de J_____ SA, une barrière pour le nouveau parking P6, soit une barrière lourde striée de bandes rouges et blanches réfléchissantes de type 2_____ (Spécification Technique d'Achat STA004 - Barrière lourde). Le fournisseur a toutefois livré une barrière lourde munie d'une bande continue horizontale rouge réfléchissante ; il a expliqué par la suite (en octobre 2017) que la barrière livrée ne remettait pas en cause les normes auxquelles elle devait répondre.

d.g. La réception du P6 a eu lieu le 31 août 2017. Divers représentants des services de l'AIG étaient présents ; F_____ était excusé. Les procès-verbaux de réception SIA associés à cette réception identifiaient des défauts mineurs. Selon ces procès-verbaux, la réception des différents ouvrages n'avait pas à être différée et la mise en service pouvait donc se faire dans les délais prévus. Aucune remarque n'a été faite concernant l'aspect de la barrière.

Un compte-rendu a été envoyé aux différents intervenants, lequel relevait notamment l'absence de la borne de signalisation à droite en entrant dans le parking et la nécessité de revoir le marquage au sol pour les motos. Ce document s'interrogeait sur la largeur du passage des motos, inférieure à la distance prévue de 1,5 m. Le 1er septembre 2017, Q_____ (chef de projets ingénieurs génie civil) a répondu que la borne de signalisation à l'entrée serait posée dès la mise en service de la barrière et que les marquages des pictogrammes motos n'avaient pas été exécutés, car l'entreprise concernée n'avait pas les bons chablons. Toutefois, le marquage « *voie motos* » était explicite et lui paraissait suffisant. En outre, il vérifierait la largeur du passage motos. Il a ajouté le 4 septembre 2017 que la borne de signalisation serait mise en place le jour-même et qu'il contacterait R_____ (gestionnaire, au sein du département Exploitation, de toute la partie landside) concernant la partie signalétique.

d.g. Après avoir obtenu l'aval de sa direction, F_____ a fait procéder à l'installation et à la mise en service des barrières du P6, le 4 septembre 2017, date arrêtée par R_____.

e. Suite à l'accident du 1_____ septembre 2017, l'AIG a réalisé une investigation interne sur la base de la directive SUVA 66100. Selon ce rapport, en août 2017, les principaux usagers avaient été informés par courriel de la mise en place des barrières et de la grille tarifaire dissuasive en vigueur dans ce lieu. Un agent de sécurité avait également été engagé du lundi 4 septembre 2017 au dimanche 10 septembre 2017 de 07h à 19h, soit de jour pendant la première semaine de mise en service. Enfin, l'îlot accueillant le socle de la barrière d'entrée et le bloc béton situé à l'extrémité de la barrière étaient signalés par un balisage de chantier.

S'agissant de la cause de l'évènement, le rapport relève que le motocycliste, habitué des lieux, n'avait « *pas vu la barrière dite lourde, non dégondable et nouvellement installée* », tandis que cette barrière était peu visible. Le rapport conclut que les barrières avaient été installées selon les règles de l'art, tout en précisant qu'au moment de la rédaction dudit rapport, son auteur n'avait pas une connaissance complète de tous les éléments factuels et réglementaires (PP 60'016 ss).

f. De nombreux protagonistes ont été entendus par le MP ou la police. Il est également renvoyé ici au jugement du TP (art. 82 al. 4 CPP) pour le détail, les déclarations essentielles pouvant être résumées comme suit.

f.a. F_____ a expliqué avoir subi d'énormes pressions en lien avec les délais de mise en œuvre en perspective de l'entrée en vigueur de la LTVTC.

Il n'avait aucune connaissance particulière dans le domaine de la législation routière. Il s'appuyait donc sur les autres collaborateurs de l'AIG, notamment P_____ qui était en contact avec l'OFAC, R_____, Q_____ pour le génie civil, les équipes de S_____ pour l'alimentation électrique, des équipes du département Informatique et de J_____ SA, représentée par T_____ et U_____ et enfin V_____ responsable de l'exploitation des parkings au sein du département Exploitation. Toutes les décisions représentant un engagement de plus de CHF 1'000.- devaient être validées par la direction.

Interrogé plus spécifiquement sur le passage pour les motos, il a indiqué qu'il existait un parking motos situé en amont de cet accès, au niveau de l'accès P1, et que la seule solution pour faire sortir ces motos du parking était de passer par cette voie. La question du flux de motos avait été évoquée lors du projet de la barrière. Il savait que le passage des motos souhaitant se rendre, depuis le côté Lausanne, vers le parking motos situé en aval du P6 était toléré de longue date (PP 50'034). Avant le projet P6, cet emplacement n'avait pas changé depuis 17 ans.

Il n'avait pas pris de mesure pour avertir les usagers que la vitesse de 50 km/h n'était pas adaptée, car c'était marqué "parking" et que cela n'avait jamais changé, que cela soit avant ou après la pose de la barrière. Personne ne l'avait pour le surplus alerté du risque potentiel de danger concernant cette vitesse de 50 km/h. Les questions en lien avec la sécurité routière étaient traitées par un comité de pilotage en présence de toutes les parties prenantes.

f.b. Tous les employés de l'AIG interrogés à ce sujet ont confirmé que la zone du parking P6 était, de longue date, l'une des voies d'accès, pour les motards arrivant côté Lausanne, au parking motos situé en aval près de la tour Sky-Guide. Il en va ainsi du [membre de la direction de l'AIG] O_____, lequel a précisé que cet accès historique devait être maintenu dans le projet P6 (PP 50'017), de Q_____, pour qui la problématique était connue (PP 50'113), de R_____, qui a confirmé à deux reprises que cet accès des motos était connu de tous (PP 50'052 sv, 50'105), de V_____ qui savait que beaucoup de deux-roues empruntaient cet accès bien connu (PP 50'072). Le caractère de voie de transit pour les motards de cette zone était identifié pour le représentant de l'AIG auditionné au MP (PP 50'061).

En revanche, T_____ de J_____ SA ignorait cette problématique, tandis que W_____, responsable du « *safety office* » de l'aéroport, ignorait tout du projet P6, son bureau n'ayant pas été impliqué.

C. **a.** Aux débats d'appel, le conseil de F_____ a requis, à titre préjudiciel, un transport sur place avec remise en état de la barrière telle qu'elle était à la date des faits. Cette demande a été rejetée, la motivation complète de ce refus étant réservée au présent arrêt motivé.

F_____ a persisté dans ses déclarations antérieures. L'accident était survenu sur une voie de sortie du parking P1 moto qui pouvait aussi être utilisée pour traverser le parking bus pour accéder au deuxième parking moto, lequel était aussi accessible par une autre voie. Il ignorait qu'il pouvait s'agir d'une voie d'accès à un autre parking situé au-delà du P6. Le panneau situé en amont, sur la rampe, qui indiquait que les motos pouvaient aller tout droit contrairement aux voitures, était un panneau du canton qui indiquait uniquement qu'il s'agissait d'un parking, tout comme les panneaux situés plus haut qui dirigeaient le trafic de transit par en haut. Ce panneau n'indiquait pas du tout le parking P2 qui se trouvait aussi à cet endroit. Il avait demandé à ce que les erreurs figurant sur ce panneau soient signalées au canton, mais il était toujours en place.

Quand il avait été chargé de ce projet, il n'avait aucune compétence en circulation routière et avait donc bénéficié d'une AMO, soit celle de l'entreprise J_____ SA qui maîtrisait les questions d'urbanisme et de circulation routière. Aucune remarque n'avait été émise tout au long des réunions de chantier du projet P6 concernant la création d'un obstacle sur la route ou la nécessité d'en informer les usagers.

Depuis 2004, la zone du P6 avait toujours été le parking des bus et des navettes. Avant l'installation des barrières, outre les bus de grande ligne et les navettes des hôtels, le P6 était utilisé par les VTC (véhicules de tourisme avec chauffeur), notamment I_____, et la pression était grande pour poser les barrières afin de leur faire obstacle. Les bus des grandes lignes déchargeaient 50 à 100 passagers une ou deux fois par heure, tandis que les navettes d'hôtel circulaient toutes les trois minutes, de 4h du matin jusque passé minuit. Il n'y avait pas de passages piétons dans le parking et le stationnement y était la seule activité. Vu la configuration, il n'y avait aucune visibilité et donc il fallait circuler très lentement, puisqu'on savait que c'est un parking et qu'il pouvait donc y avoir des véhicules à l'arrêt ou des piétons. La vitesse adaptée aux circonstances était de 20 à 25 km/h, soit moins vite qu'un vélo en descente. Il n'avait jamais pensé qu'il fallait réduire la limite indiquée (50 km/h), les panneaux dépendant du canton étant en place depuis en tout cas 18 ans.

J_____ SA avait proposé de poser la même barrière que celles posées en 2010 dans deux autres parkings de l'AIG (fret et aire nord). Le fournisseur de la barrière avait confirmé que cette spécification était cohérente au vu de la configuration des lieux. A sa connaissance il n'y a jamais eu de plainte ou d'accident en lien avec ces deux barrières.

Il n'avait pas eu connaissance, avant les faits de la cause, d'un accident mortel survenu dans un tunnel à Vésenaz à la suite d'une collision entre un motocycliste et une barrière baissée.

Après l'accident, l'AIG avait fait poser des bandes ralentisseuses au sol et des feux flashs sur la barrière, ce qui était à son sens une sur-réaction car ce dernier équipement était superflu.

b. Les proches de G_____ ont confirmé leur plainte et expliqué que le défunt était un conducteur prudent. Le jour des faits, il avait pris une route qu'il avait déjà utilisée des centaines si pas des milliers de fois et avait roulé correctement. Il n'était pas le fautif de ce drame. Il avait vu la barrière trop tard ; s'il y avait eu un seul panneau, un ralentisseur ou toute autre information, l'accident ne se serait pas produit.

c. Le MP a conclu au prononcé d'un verdict de culpabilité pour homicide par négligence et au prononcé d'une peine pécuniaire de 240 jours-amende, assortie d'un sursis et d'un délai d'épreuve de trois ans.

L'intimé, qui travaillait depuis des années à l'AIG, connaissait le contexte et le périmètre des travaux d'aménagement. Il savait que cette voie était utilisée par des motocyclistes de façon quotidienne pour traverser la zone. Or, la question de la sécurité des usagers *landside* n'avait pas été prise en considération. En l'absence de

toute indication en amont, le motard ne pouvait s'attendre à une installation limitant physiquement l'accès au parking. Le lésé avait été victime d'un manque d'information et de coordination au sein de l'AIG dont le prévenu était responsable. Le simple bon sens aurait commandé de prendre des précautions élémentaires. Leur absence était fautive et lui était imputable.

d. Par la voix de leur conseil les parties plaignantes ont conclu au prononcé d'un verdict de culpabilité pour homicide par négligence. Le lésé était un conducteur prudent, son motocycle et son casque étaient en parfait état le jour de l'accident. S'il avait été averti de l'obstacle il aurait pu l'éviter, mais il ne l'avait pas vu et était décédé du fait de l'absence totale de signalisation et de visibilité. L'intimé avait créé un obstacle invisible sur la route de leur fils et frère. Le simple bon sens commandait de le signaler mieux et de s'assurer de sa visibilité. S'il avait contacté le *safety office* de l'AIG ou procédé à des vérifications de sécurité l'accident ne serait pas survenu. Il aurait été facile d'éviter l'accident en prenant des mesures simples ; leur absence aggravait la faute de l'intimé qui n'avait pas requis d'autorisation auprès des autorités cantonales ni pris des précautions élémentaires telles qu'une limitation de vitesse, une signalisation en amont et une meilleure visibilité de la barrière.

e. Par la voix de son conseil, F_____ conclut à la confirmation du jugement entrepris. Il était essentiel de savoir si la barrière était visible, ce qui devait être apprécié à la lumière du principe « *in dubio pro reo* ». La zone en question n'était pas une zone de transit mais un parking, et il avait respecté les règles pour aménager un tel lieu. La barrière commandée correspondait aux normes en vigueur pour stopper le trafic sur route et était donc appropriée pour un parking. Le lésé savait qu'il se rendait dans un parking. Il avait été inattentif et sa faute interrompait tout éventuel lien de causalité : il aurait pu voir la barrière depuis le haut de la rampe et ne l'avait pas vue ou alors seulement très tardivement en raison de son inattention fautive, que l'intimé ne pouvait ni ne devait prévoir.

D. F_____ est né le _____ 1960 en France. Il est marié et père de quatre enfants majeurs dont il n'a plus la charge. Son épouse et lui ont un enfant _____ dont il assume la charge. Il a fait des études d'ingénieur _____ et des études en _____ en Allemagne. Il a également obtenu un Master spécialisé à l'Ecole nationale d'aviation civile à X_____. Il a travaillé durant dix ans dans l'industrie _____ en France, dix ans à l'aéroport de Y_____ [France] et à ce jour, cela fait environ dix-huit ans qu'il travaille à l'aéroport de Genève. Depuis approximativement une dizaine d'années, son poste est celui de responsable de la coordination des projets. Son salaire annuel net s'élève actuellement à CHF 157'597.-. Il est propriétaire de son domicile et n'a pas d'hypothèque sur son bien. En outre, il a de la fortune sur ses comptes, soit environ EUR 67'200.- et CHF 105'000.-, ainsi que deux véhicules d'une valeur de CHF 18'000.-, respectivement CHF 14'000.-. Ses charges et impôts s'élèvent à environ CHF 4'276.50.- par mois. Il n'a aucune dette. Son épouse travaille

quant à elle en qualité d'assistante familiale et perçoit un revenu annuel net de EUR 9'834.-.

L'extrait de son casier judiciaire suisse est vierge.

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 limite son examen aux violations décrites dans l'acte d'appel (art. 404 al. 1 CPP), sauf en cas de décisions illégales ou inéquitables (art. 404 al. 2 CPP).

2. **2.1.** Aux termes de l'art. 389 al. 1 CPP, la procédure de recours se fonde sur les preuves administrées pendant la procédure préliminaire et la procédure de première instance. L'art. 389 al. 3 CPP règle les preuves complémentaires. Ainsi, la juridiction de recours administre, d'office ou à la demande d'une partie, les preuves complémentaires nécessaires au traitement du recours. Conformément à l'art. 139 al. 2 CPP, il n'y a pas lieu d'administrer des preuves sur des faits non pertinents, notoires, connus de l'autorité ou déjà suffisamment prouvés. Cette disposition codifie, pour la procédure pénale, la règle jurisprudentielle déduite de l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse (Cst.) en matière d'appréciation anticipée des preuves (arrêts du Tribunal fédéral 6B_1173/2016 du 7 août 2017 consid. 2.1 ; 6B_71/2016 du 5 avril 2017 consid. 2.1.3). Le magistrat peut ainsi refuser des preuves nouvelles, lorsqu'une appréciation anticipée de ces preuves démontre qu'elles ne seront pas de nature à modifier le résultat de celles déjà administrées (ATF 136 I 229 consid. 5.3). Ce refus d'instruire ne viole le droit d'être entendu des parties et l'art. 389 al. 3 CPP que si l'appréciation anticipée effectuée est entachée d'arbitraire (ATF 141 I 60 consid. 3.3).

2.2. L'intimé sollicite un transport sur place avec remise en état de la barrière.

Il ressort tant de la procédure que des propres constats d'huissier de l'intimé que les lieux ont fait l'objet, depuis les faits, de nombreux aménagements (barrière différente ; bandes ralentisseuses au sol ; lumières et signalisation). Il paraît difficilement concevable qu'une remise au *statu quo ante* soit possible, indépendamment des nuisances importantes qu'elle occasionnerait. Elle est en tout état de cause superflue, le dossier de la cause comportant de nombreux croquis, graphiques, plans et photographies des lieux, permettant à la Chambre pénale d'appel et de révision (CPAR) de constater l'état des lieux au moment de l'accident de façon complète et exhaustive.

Pour ces motifs, la réquisition de preuve de l'intimé a été rejetée lors des débats.

3. **3.1.** L'art. 117 CP réprime le comportement de celui qui, par sa négligence, aura causé la mort d'une personne. Il 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 consid. 3 p. 147 ; arrêt du tribunal fédéral 6B_1371/2017 du 22 mai 2018 consid. 1.1).

3.2.1. Deux conditions doivent être remplies pour qu'il y ait négligence (cf. art. 12 al. 3 CP).

En premier lieu, il faut que l'auteur ait violé les règles de prudence, c'est-à-dire le devoir général de diligence institué par la loi pénale qui interdit de mettre en danger les biens d'autrui pénalement protégés contre les atteintes involontaires. Un comportement viole le devoir de prudence lorsque l'auteur, au moment des faits, aurait pu et dû, au vu des circonstances, compte tenu 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 (ATF 143 IV 138 consid. 2.1 p. 140 ; ATF 138 IV 124 consid. 4.4.5 p. 128 ; ATF 136 IV 76 consid. 2.3.1 p. 79 ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_197/2017 du 8 mars 2018 consid. 4.1 ; 6B_466/2016 du 23 mars 2017 consid. 3.1 et les références ; 6B_230/2016 du 8 décembre 2016 consid. 1.1).

Lorsque des prescriptions légales, réglementaires ou administratives ont été édictées pour assurer la sécurité ou dans un but de prévention des accidents, ou lorsque des règles analogues émanant d'associations privées, spécialisées ou semi-publiques sont généralement reconnues, le contenu et l'étendue du devoir de prudence se déterminent en premier lieu d'après ces normes ; leur violation fait présumer la violation du devoir général de prudence (ATF 143 IV 138 consid. 2.1 p. 140). La violation des devoirs de la prudence peut aussi être déduite des principes généraux (ATF 135 IV 56 consid. 2.1 p. 64), si aucune règle spéciale de sécurité n'a été violée. S'agissant d'un accident de la route, il convient de se référer aux règles de la circulation routière (ATF 138 IV 124 consid. 4.4.5 p. 128 ; ATF 136 IV 76 consid. 2.3.1 p. 79 ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_466/2016 du 23 mars 2017 consid. 3.1 et les références ; 6B_230/2016 du 8 décembre 2016 consid. 1.1 et les références).

L'étendue du devoir de diligence doit s'apprécier en fonction de la situation personnelle de l'auteur, c'est-à-dire de ses connaissances et de ses capacités. Il faut se demander si une personne raisonnable dans la même situation et avec les mêmes aptitudes que l'auteur aurait pu prévoir, dans les grandes lignes, le déroulement des événements et, le cas échéant, quelles mesures elle pouvait prendre pour éviter la survenance du résultat dommageable (ATF 138 IV 124 consid. 4.4.5 p. 128 ; 134 IV 255 consid. 4.2.3 p. 262).

3.2.2. En second lieu, pour qu'il y ait négligence, la violation du devoir de prudence doit être fautive, c'est-à-dire qu'il faut pouvoir reprocher à l'auteur une inattention ou un manque d'effort blâmable. La violation d'un devoir de prudence est fautive lorsque l'on peut reprocher à l'auteur, compte tenu de ses circonstances personnelles, de n'avoir pas déployé l'attention et les efforts qu'on pouvait attendre de lui pour se conformer à son devoir de prudence. 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 consid. 4.4.5 p. 128 ; ATF 136 IV 76 consid. 2.3.1 p. 79 ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_466/2016 du 23 mars 2017 consid. 3.1 et les références ; 6B_230/2016 du 8 décembre 2016 consid. 1.1 et les références).

3.3. Il faut qu'il existe un rapport de causalité naturelle et adéquate entre la violation fautive du devoir de prudence et le décès de la victime. Une action est l'une des causes naturelles d'un résultat dommageable si, dans l'enchaînement des événements tels qu'ils se sont produits, elle a été, au regard de règles d'expérience ou de lois scientifiques, une condition *sine qua non* de la survenance de ce résultat, soit si, en la retranchant intellectuellement des événements qui se sont produits en réalité, et sans rien ajouter à ceux-ci, on arrive à la conclusion, sur la base des règles d'expérience et des lois scientifiques reconnues, que le résultat dommageable ne se serait très vraisemblablement pas produit. Il n'est pas nécessaire que l'événement considéré soit la cause unique ou immédiate du résultat (ATF 143 III 242 consid. 3.7 p. 249 s. ; ATF 138 IV 57 consid. 4.1.3 p. 61 et les références ; ATF 138 IV 1 consid. 4.2.3.3 p. 9).

Lorsque la causalité naturelle est établie, il faut encore rechercher si le comportement incriminé est la cause adéquate du résultat. Tel est le cas lorsque, d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience générale de la vie, le comportement était propre à entraîner un résultat du genre de celui qui s'est produit. Peu importe que le résultat soit dû aussi à d'autres causes, notamment à l'état de la victime, à son comportement ou à celui de tiers. La causalité adéquate sera admise même si le comportement de l'auteur n'est pas la cause directe ou unique du résultat (ATF 143 III 242 consid. 3.7 p. 250 ; ATF 142 III 433 consid. 4.5 p. 438 ; ATF 138 IV 57 consid. 4.1.3 p. 61 et les références ; ATF 131 IV 145 consid. 5.2 p. 148 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_230/2016 du 8 décembre 2016 consid. 1.1).

La causalité adéquate dépend d'une probabilité objective : il faut se demander si un "tiers neutre", voyant l'auteur agir dans les circonstances où il a agi, pourrait prédire que le comportement considéré aurait très vraisemblablement les conséquences qu'il a effectivement eues, quand bien même il ne pourrait pas prévoir le déroulement de la chaîne causale dans ses moindres détails (ATF 122 IV 145 consid. 3b/aa p. 148). L'acte doit être propre, selon une appréciation objective, à entraîner un tel résultat ou à en favoriser l'avènement, de telle sorte que la raison conduit naturellement à imputer le résultat à la commission de l'acte (ATF 131 IV 145 consid. 5.1 p. 147 s. et les références). Pour qu'une cause soit adéquate, il n'est pas nécessaire que le résultat

se produise régulièrement ou fréquemment ; une telle conséquence doit demeurer dans le champ raisonnable des possibilités objectivement prévisibles (ATF 143 III 242 consid. 3.7 p. 250 ; ATF 139 V 176 consid. 8.4.2 et les références ; ATF 119 Ib 334 consid. 5b p. 345). Cependant, pour permettre de déterminer le rôle de phénomènes naturels complexes, il sied de requérir l'avis d'experts (ATF 143 III 242 consid. 3.7 p. 250).

En cas de violation du devoir de 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, 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 (ATF 134 IV 255 consid. 4.4.1 p. 265 et les références). 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 (ATF 116 IV 182 consid. 4a p. 185 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_177/2017 du 6 septembre 2017 consid. 4.1). La causalité adéquate est ainsi 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 (arrêts du Tribunal fédéral 6B_948/2017 du 8 mars 2018 consid. 4.1 ; 6B_315/2016 du 1er novembre 2016 consid. 5 et 6B_877/2015 du 20 juin 2016 consid. 5).

Le lien de causalité adéquate est aussi rompu si une autre cause concomitante, par exemple une force naturelle, des défauts de construction ou de matériel, le comportement d'un tiers ou la faute concomitante de la victime, constitue une circonstance tout à fait exceptionnelle ou apparaît si extraordinaire que l'on ne pouvait s'y attendre. L'imprévisibilité d'un acte concurrent ne suffit pas en soi à interrompre le rapport 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 l'amener et notamment le comportement de l'auteur (ATF 143 III 242 consid. 3.7 p. 250 ; ATF 135 IV 56 consid. 2.1 p. 64 s. ; ATF 134 IV 255 consid. 4.4.2 ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_1371/2017 du 22 mai 2018 consid. 1.4.2 ; 6B_466/2016 du 23 mars 2017 consid. 3.1 et les références).

3.4. Conformément à l'art. 37 LA, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aérodrome ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. Sont également considérés comme installations d'aérodrome les chantiers et les installations nécessaires à la desserte des chantiers en rapport avec l'aménagement et l'exploitation d'un aérodrome. Aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis. Le droit cantonal est pris en compte dans la

mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation de l'aérodrome.

Selon l'art. 28 al. 1 let. d OSIA, les murs et les haies d'une hauteur de deux mètres au plus ainsi que les clôtures ne sont pas soumis à la procédure d'approbation des plans. L'al. 6 précise qu'aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal n'est requis. L'exploitant de l'aérodrome doit prendre en compte le droit cantonal pour autant que celui-ci n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation de l'aérodrome.

3.5. L'aéroport de Genève dispose, conformément à l'art. 36c LA, d'un règlement d'exploitation approuvé par l'OFAC et de diverses autres réglementations (consultables librement dans la partie « prescriptions autonomes » sur le site public de la législation genevoise ainsi que sur le site internet de l'aéroport). Ces textes prévoient notamment que l'exploitant doit édicter des dispositions prévoyant l'application par analogie de la LCR à la circulation et le stationnement des véhicules dans l'enceinte aéroportuaire, ce qui a été fait notamment dans le Règlement d'utilisation des parkings publics du site aéroportuaire (art. 3 ch. 5). Les règles de la LCR sont ainsi uniformément applicables sur l'ensemble du site de l'aéroport, qu'il s'agisse du domaine public cantonal ou de l'enceinte aéroportuaire à proprement parler. Au surplus, conformément à son art. 1 al. 2, cette loi s'applique aux conducteurs de véhicules sur toutes les routes servant à la circulation publique.

3.6. Selon l'art. 4 al. 1 LCR, il est interdit de créer, sans motifs impérieux, des obstacles à la circulation ; ils doivent être signalés de façon suffisante et seront supprimés aussi tôt que possible. L'art. 5 al. 1 LCR prescrit l'obligation de signaler les limitations à la circulation, tandis que les art. 3 al. 3 et 101 al. 3 OSR prévoient l'obligation de placer des signaux de danger là où ils sont indispensables. Conformément à cette dernière disposition, la mise en place d'un signal de danger doit être ordonnée aux endroits où un conducteur ne connaissant pas suffisamment les lieux pourrait ne pas s'apercevoir d'un danger ou le remarquer trop tard. Les dispositions de l'OSR décrivent ensuite les signaux adéquats pour différents types de danger. Ainsi, l'art. 10 OSR décrit les signaux pour les passages à niveaux, tout en précisant, en son al. 2, que le signal « Barrières (1.15) » peut aussi annoncer l'enceinte d'un aérodrome, etc. L'art. 15 OSR décrit un signal général « Autres dangers (1.30) » pour mettre en garde contre la présence sur la chaussée de dangers pour lesquels aucun signal particulier n'est prévu.

L'art. 83 al. 1 OSR prévoit que des barrières peuvent être installées là où la circulation doit être temporairement interdite (p. ex. aux passages à niveau, aux postes de douane, près des aérodromes). L'aspect de ces barrières est régi par les dispositions relatives aux barrières de chemins de fer, ce qui renvoie à l'art. 93, al. 1 OSR qui renvoie lui-même, pour l'aspect et la mise en place des signaux, à la législation sur les chemins de fer, sauf en ce qui concerne les signaux lumineux. Les

dispositions de la législation sur les chemins de fer ne prévoient en réalité rien de plus que celles en matière de circulation routière. La règle (prévue à l'art. 83 al. 1 et 3 OSR ainsi que sur les différents signaux figurant à l'annexe 2) est ainsi l'utilisation de marques rayées rouge et blanc.

3.7. La coactivité par négligence n'est pas concevable, puisqu'une telle participation suppose une certaine association des volontés dans la perspective de la réalisation d'une infraction et qu'elle ne se conçoit que si les participants agissent intentionnellement. Celui qui ne peut être qualifié de coauteur d'une infraction par négligence peut en revanche, le cas échéant, en être auteur s'il réalise, par ses agissements, les éléments de l'état de fait visé par la loi en provoquant la réalisation du risque qui pouvait se produire, mais aurait pu être évitée (arrêt du Tribunal fédéral 6B_477/2011 consid. 1.1, cité in ATF 143 IV 361 consid. 4.8 p. 369). Lorsque plusieurs individus ont, indépendamment les uns des autres, contribué par leur négligence à créer un danger dont le résultat incriminé représente la concrétisation, chacun d'eux peut être considéré comme auteur de l'infraction (auteur dit juxtaposé ; *Nebentäter*), que son comportement représente la cause directe et immédiate du résultat ou qu'il l'ait « seulement » rendu possible ou favorisé (arrêts du Tribunal fédéral 6B_491/2021 du 23 mai 2022 consid. 2.1.2 ; 6B_1371/2017 du 22 mai 2018 consid. 1.1 et les références ; 6B_461/2012 du 6 mai 2013 consid. 5.3 *in fine*, dans une affaire d'homicide par négligence à la suite d'un accident de la route).

Il n'y a pas de compensation des fautes en droit pénal (ATF 122 IV 17 consid. 2c/bb p. 24).

3.8. Le principe *in dubio pro reo*, qui découle de la présomption d'innocence, garantie par l'art. 6 ch. 2 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (CEDH) et, sur le plan interne, par les art. 32 al. 1 de la Constitution fédérale (Cst.) et 10 al. 3 CPP, concerne tant le fardeau de la preuve que l'appréciation des preuves au sens large (ATF 144 IV 345 consid. 2.2.3.1 ; ATF 127 I 28 consid. 2a).

En tant que règle sur le fardeau de la preuve, la présomption d'innocence signifie, au stade du jugement, que ce fardeau incombe à l'accusation et que le doute doit profiter au prévenu. La présomption d'innocence est violée lorsque le juge rend un verdict de culpabilité au seul motif que le prévenu n'a pas prouvé son innocence (ATF 127 I 38 consid. 2a p. 40) ou encore lorsque le juge condamne le prévenu au seul motif que sa culpabilité est plus vraisemblable que son innocence. En revanche, l'absence de doute à l'issue de l'appréciation des preuves exclut la violation de la présomption d'innocence en tant que règle sur le fardeau de la preuve (ATF 144 IV 345 consid. 2.2.3.3).

Comme règle d'appréciation des preuves, la présomption d'innocence signifie que le juge ne doit pas se déclarer convaincu de l'existence d'un fait défavorable à l'accusé

si, d'un point de vue objectif, il existe des doutes quant à l'existence de ce fait. Il importe peu qu'il subsiste des doutes seulement abstraits et théoriques, qui sont toujours possibles, une certitude absolue ne pouvant être exigée. Il doit s'agir de doutes sérieux et irréductibles, c'est-à-dire de doutes qui s'imposent à l'esprit en fonction de la situation objective (ATF 144 IV 345 consid. 2.2.3.3).

3.9. En l'espèce, il est établi que le décès survenu le 1_____ septembre 2017 est lié à l'installation de la barrière en travers de la route menant à la zone dénommée « P6 » de l'aéroport et que le défunt n'a vu assez tôt pour freiner efficacement ni cet obstacle ni son contournement possible et nécessaire par la gauche. Il est également établi qu'à la vitesse à laquelle circulait le défunt, une distance d'arrêt de 25 mètres était suffisante pour s'arrêter à temps en bas de la rampe s'il les avait vus.

3.9.1. La barrière d'entrée du P6 a été placée en travers d'une voie d'accès fermée au trafic automobile privé mais ouverte au trafic public des deux-roues motorisés. Cette ouverture, autorisée pour traverser la zone afin d'accéder à un parking situé au-delà de celle-ci, n'était pas simplement tolérée mais bel et bien voulue par l'exploitant (*supra* B.f.b.), signalée comme telle par un panneau (*supra* B.a.c.) et largement connue et utilisée par de nombreux motocyclistes. Les dénégations de l'intimé en appel sont sans portée à cet égard. Or, rien ne permettait à un usager de deux-roues de savoir que la voie donnant accès au parking motos situé de l'autre côté de la zone « P6 » était désormais barrée, peu après le bas de la rampe, par une barrière lourde, à contourner lentement par la gauche, sans que des mesures idoines n'aient été prises pour amener les motocyclistes à ralentir considérablement afin de ne pas heurter cet obstacle et de pouvoir le contourner par la gauche. Quand bien même la distance jusqu'à la barrière permettait en principe de ralentir et d'éviter l'obstacle, l'absence de tout signal de danger et de tout avertissement, alors qu'un obstacle massif se trouvait sur la voie usuellement empruntée par les motocycles, a créé un danger concret, surtout si, depuis de nombreuses années, comme l'admet le prévenu et ainsi que cela ressort de la procédure, l'accès était libre pour les deux-roues motorisés. Cet aménagement, dans sa disposition, a ainsi créé pour ces usagers de la route une situation « *où un conducteur ne connaissant pas suffisamment les lieux pourrait ne pas s'apercevoir d'un danger ou le remarquer trop tard* », au sens de l'art. 101 al. 3 OSR. La prise de mesures idoines s'imposait ainsi clairement comme, cumulativement du moins pour plusieurs d'entre elles, un abaissement de la vitesse autorisée dès la descente de la rampe, l'apposition de signaux de danger, la pose au sol de bandes de ralentissement, la pose de flashs sur la barrière, comme l'atteste le fait que certaines d'entre ces mesures ont été prises consécutivement à cet accident mortel.

Le simple bon sens conduit d'ailleurs au même constat. Le prévenu admet que la route d'accès au parking P6 ne fait l'objet d'aucune limitation spécifique de vitesse et se trouve donc dans la zone de vitesse générale 50 km/h (quand bien même il indique lui-même qu'elle ne devrait pas être empruntée à une vitesse supérieure à 20 ou 30 km/h). Il admet également que le seul panneau indicateur figurant sur cet

itinéraire notamment destiné aux motocycles souhaitant stationner leur véhicule est erroné (notamment en ce qu'il n'indique pas l'existence d'un second parking avec la flèche prévoyant le virage à droite). Il est enfin notoire que les usagers de la route peuvent être distraits : c'est la raison pour laquelle la législation prévoit des signaux avertissant d'un danger à venir. La mise en place d'un aménagement impliquant l'obligation d'utiliser une chicane pour contourner un obstacle massif, là où jusqu'alors l'usager pouvait circuler en ligne continue sans rencontrer d'obstacle, crée à l'évidence un danger.

Ainsi, indépendamment de la qualification du tronçon routier précédant immédiatement l'accès à la zone, qui souffre en réalité de demeurer indécise, ces aménagements ont conduit à la création d'un obstacle, au sens de l'art. 4 LCR, nécessitant la mise en place d'une signalétique adéquate. En d'autres termes, la pose de cette barrière et l'aménagement de l'accès au P6 ont créé une situation dangereuse, qui imposait de prendre les mesures nécessaires pour y remédier.

Dans la mesure où les directives de l'AIG rendent applicables les dispositions de la LCR sur l'ensemble du périmètre aéroportuaire, celles-ci (art. 4 LCR, art. 3 al. 3 et 101 al. 3 OSR) imposaient également la mise en place de signaux de danger, au vu de la configuration des lieux et de la nouveauté de l'aménagement.

L'absence de tout avertissement avant le bas de la rampe, et encore à l'entrée de la voie menant au parking, constituait une violation objective des règles de prudence, singulièrement de celles édictées dans la LCR.

3.9.2. Le prévenu conteste toute responsabilité personnelle en lien avec l'absence de signaux ou avertissement et soutient notamment n'avoir commis aucune faute et donc n'avoir pas violé son devoir de prudence.

3.9.2.1. Le prévenu était chef du projet ayant conduit au réaménagement de cette zone de l'aéroport. En cette qualité, il a personnellement choisi, commandé et ordonné la pose de la barrière litigieuse qui a créé un obstacle imposant sur le trajet emprunté par le lésé. Il devait coordonner les travaux et s'assurer de la réalisation de cet équipement. Il est probable, au vu du nombre de personnes impliquées et de la dilution des rôles, que d'autres participants auraient pu et dû se rendre compte du danger créé avec la pose de la barrière ; cela étant, il incombait au prévenu intimé, qui avait personnellement pris les mesures pour créer un obstacle (art. 4 LCR) sur un itinéraire utilisé de façon régulière par des conducteurs de motocycles, de s'assurer que la sécurité de ces usagers était prise en compte dans le projet dont il avait la charge, d'autant que leur passage était toujours prévu au même endroit. Or, alors que le danger créé est manifeste, il n'a pas été suffisamment identifié ni pris en compte. Le prévenu ne saurait se retrancher derrière les autres acteurs, et notamment l'assistance à la maîtrise d'ouvrage, d'autant moins d'ailleurs, s'agissant de cette dernière, qu'elle avait été laissée ignorante des conditions locales, contrairement au

prévenu et qu'elle ne pouvait donc se déterminer sur un danger dont l'existence n'avait pas été portée à sa connaissance.

C'est bien lui, en sa qualité de responsable de cet aménagement, qui devait s'assurer qu'une analyse de risques était effectuée, prendre les mesures pour identifier le danger créé et y pallier.

3.9.2.2. Le prévenu a lui-même adressé à l'OFAC le formulaire initial relatif aux travaux. La première réponse de cet office a été d'ordonner la mise en œuvre d'une procédure formelle, à laquelle, après échanges entre les différentes autorités impliquées, l'OFAC a renoncé en application de l'art. 28 al. 1 let. d OSIA. Or, cette disposition traite des plans portant sur « *les murs et les haies d'une hauteur de 2 mètres au plus ainsi que les clôtures* », soit des objets fixes. Manifestement, cette décision procède soit d'un abus de langage, soit d'un malentendu : l'aménagement prévu ne tombait clairement pas sous le coup de cette disposition, puisqu'il s'agissait d'une barrière mobile en travers d'une voie de circulation, et non d'un mur ou d'une clôture délimitant définitivement un accès. Les destinataires de cette décision, et notamment le prévenu, auraient dû être interpelés par cette incongruité et réagir. Or, il s'en est satisfait, sans d'ailleurs prendre garde au rappel des exigences de respect du droit cantonal, qui aurait pu conduire à interpeller l'OCT et prévenir le danger créé.

Il n'est pas exclu que, sous la pression des différentes autorités qui souhaitaient mettre rapidement en œuvre les travaux prévus, personne n'ait pris le temps d'analyser ce courrier. Cela étant, les démarches effectuées après les faits ont démontré que la voie choisie était erronée (cf. JTDP p. 9/10 a.f.f.). Ce manquement initial a conduit à une mauvaise analyse de la signalisation à mettre en place et est imputable, à tout le moins en partie, à l'intimé, signataire du formulaire adressé à l'OFAC.

3.9.2.3. Le prévenu et ses collègues savaient pertinemment que cet aménagement créait une situation nouvelle : ils ont mis en œuvre diverses mesures, tels les courriels adressés aux usagers identifiés et la présence, durant quelques jours, de personnel de sécurité en journée, pour informer les utilisateurs de ce nouveau dispositif. Ces mesures ciblées (horaire limité, destinataires choisis) n'ont toutefois pas été accompagnées, sur les lieux, de mesures visuelles permanentes et encore moins de signaux de danger suffisamment en amont de l'obstacle. Il s'agit, à nouveau, d'une omission qui est imputable au prévenu en sa qualité de chef de projet même s'il est probable que d'autres intervenants, notamment le gestionnaire du parking, pourraient se voir également reprocher cette omission.

3.9.2.4. La barrière mise en place est également problématique, même en l'absence de norme spécifique sur la rétroréflexion attendue de cet équipement. La barrière installée n'était en tout état pas conforme aux prescriptions susmentionnées de

l'art. 83 OSR, singulièrement du fait de l'absence des stries rouges et blanches initialement prévues. Cette prescription est liée à la nécessité d'utiliser un matériau créant un contraste afin d'améliorer la visibilité, quel que soit l'environnement (jour ou nuit, temps clair ou pluvieux, luminosité directe, indirecte ou à contre-jour, etc.). Une barrière uniforme, indépendamment de sa couleur, se fond plus facilement dans l'arrière-plan qu'un objet comportant des rayures de deux couleurs antagoniques.

Ce manquement est directement imputable à l'intimé qui, en sa qualité de chef de projet, devait prendre les mesures pour s'assurer des normes applicables et de leur respect et vérifier, à la réception de l'ouvrage (étant rappelé que la commande qu'il avait signée stipulait une alternance rouge/blanc), de la conformité non seulement à la commande mais aussi aux dispositions légales.

Il découle de ce qui précède que nonobstant la possibilité de la responsabilité d'autres intervenants, qui ne sont pas visés par l'acte d'accusation et dont la CPAR n'a dès lors pas à connaître, le prévenu a commis plusieurs erreurs qui conduisent à lui imputer une violation fautive de son devoir de prudence.

3.9.3. L'intimé conteste le lien de causalité entre ces manquements (qu'il nie) et le décès, soutenant que l'inattention du lésé a en tout état de cause interrompu ce lien.

3.9.3.1. L'acte reproché au prévenu est une suite d'omissions. Il faut ainsi établir en premier lieu si le respect, par l'intimé, des exigences posées notamment à l'art. 4 LCR (identification du danger créé, *supra* ch. 3.9.2.1 et signalement adéquat, *supra* ch. 3.9.2.3), de son obligation de saisir de l'autorité compétente (*supra* ch. 3.9.2.2) et de mettre en place un équipement conforme aux prescriptions (*supra* ch. 3.9.2.4), l'accident fatal serait néanmoins survenu.

En l'occurrence, la saisine de l'OCT aurait permis une identification du danger et une adaptation de la signalisation, notamment une réduction de la vitesse autorisée, un éclairage différent et l'apposition d'un marquage adéquat (panneau, signalisation, rayures) tant en amont que sur l'obstacle. Indépendamment de cette démarche administrative, une réflexion globale et la prise en compte de tous les utilisateurs aurait aussi permis l'identification et la signalisation adéquate du danger constitué par la barrière. Enfin, une plus grande attention lors de la réception de cet ouvrage aurait permis d'identifier immédiatement son incompatibilité avec les prescriptions idoines en matière de circulation routière.

Ainsi, non seulement prises globalement mais aussi individuellement, chacune des omissions reprochées à l'intimé aurait permis la mise en place et l'utilisation d'un matériel et d'un signalement conformes aux prescriptions et aurait ainsi, avec un degré de vraisemblance confinant à la certitude, empêché la survenance d'un accident mortel, en permettant d'attirer de façon répétée et continue l'attention des utilisateurs sur l'obstacle à venir et d'adapter en conséquence leur conduite en

fonction, ainsi qu'en aménageant les lieux de façon plus adéquate. Cette constatation est d'ailleurs confirmée par le fait qu'il n'y a plus eu d'accident, à tout le moins jamais d'aussi grave, depuis que les lieux ont fait l'objet d'aménagements.

3.9.3.2. S'il est établi que le lésé a respecté pour sa part l'ensemble des règles applicables sur son trajet et en lien avec sa qualité de conducteur d'un motocycle (casque homologué, véhicule en parfait état de marche, respect de la vitesse limite indiqué, absence de consommation de substances), il est tout aussi établi qu'il n'a pas vu la barrière à temps et que la cause de l'accident réside dans ce manquement.

Les avis d'experts divergent quant à la visibilité effective de l'obstacle le jour des faits. En application du principe *in dubio pro reo*, à défaut pour l'accusation d'avoir démontré l'impossibilité de voir la barrière, il sera retenu que cet obstacle était visible ; le fait de ne pas l'avoir vu à temps doit dès lors être imputé à une inattention du lésé.

Il faut encore déterminer si cette inattention doit être considérée comme une faute concomitante de nature à interrompre le lien de causalité adéquate démontré ci-dessus.

Tel n'est toutefois pas le cas. En effet, la LCR et l'OSR prescrivent nombre de précautions redondantes, qui sont fondées sur le fait que les conducteurs de véhicules automobiles peuvent manquer momentanément d'attention et peuvent donc être surpris en raison de cette inattention. Or, en l'espèce, l'intimé lui-même admet que la zone où s'est situé l'accident est relativement fréquentée et qu'il peut ainsi y avoir plusieurs sources de distraction pour un conducteur. Il est établi que d'autres véhicules se trouvaient à proximité au moment des faits ; l'attention du lésé peut s'être concentrée sur ces autres utilisateurs, notamment pour s'assurer qu'aucun piéton ne se dirigeait vers lui, puisque la zone est notamment destinée au chargement et au déchargement de passagers de véhicules lourds. Compte tenu d'une vitesse de l'ordre de 40 km/h (soit 11 mètres / seconde), et d'une distance de freinage de 24 ou 25 mètres, l'inattention en cause n'a été que de quelques secondes, puisque la barrière se trouvait à moins de 50 mètres du début de la voie. Il n'y ainsi rien d'extraordinaire au fait que l'attention d'un conducteur, de surcroît familier des lieux et ignorant tout changement, se porte, pendant quelques instants, ailleurs que sur la route devant lui qu'il sait d'expérience (faussement) être libre d'obstacle.

En conséquence, les appels du MP et des parties plaignantes doivent être admis et l'intimé doit être reconnu coupable d'homicide par négligence.

4. **4.1.** La réforme du droit des sanctions entrées en vigueur le 1er janvier 2018 marque, globalement, un durcissement du droit des sanctions (Message relatif à la modification du Code pénal et du Code pénal militaire du 4 avril 2012, FF 2012 4385 ss ; M. DUPUIS / L. MOREILLON / C. PIGUET / S. BERGER / M. MAZOU /

V. RODIGARI [éds], *Code pénal - Petit commentaire*, 2ème éd., Bâle 2017, Rem. prél. *ad* art. 34 à 41, n. 2 ss).

À l'aune de l'art. 2 CP, cette réforme du droit des sanctions est en règle générale moins favorable à la personne condamnée (M. DUPUIS / L. MOREILLON / C. PIGUET / S. BERGER / M. MAZOU / V. RODIGARI [éds], *op. cit*., Rem. prél. *ad* art. 34 à 41 CP, n. 6), sauf notamment en ce qui concerne les conséquences d'une révocation de sursis, l'art. 46 al. 1 nouveau CP prévoyant que si la peine dont le sursis est révoqué et la nouvelle peine prononcée sont du même genre, le juge fixe une peine d'ensemble en appliquant par analogie l'art. 49 al. 1 CP.

Le nouveau droit est également plus favorable lorsque seule une peine pécuniaire entre en ligne de compte, puisque le quantum de la peine menace est de 180 jours amende (art. 34 al. 1 CP) et non plus de 360 jours amende (arrêt du Tribunal fédéral 6B_712/2018 du 18 décembre 2019 c. 3.1).

Compte tenu de la quotité de la peine encourue en l'espèce, il n'y a pas de différence concrète entre l'ancien et le nouveau droit, lequel sera dès lors appliqué.

4.2. Selon l'art. 47 CP, le juge fixe la peine d'après la culpabilité de l'auteur. Il prend en considération les antécédents et la situation personnelle de ce dernier ainsi que l'effet de la peine sur son avenir (al. 1). La culpabilité est déterminée par la gravité de la lésion ou de la mise en danger du bien juridique concerné, par le caractère répréhensible de l'acte, par les motivations et les buts de l'auteur et par la mesure dans laquelle celui-ci aurait pu éviter la mise en danger ou la lésion, compte tenu de sa situation personnelle et des circonstances extérieures (al. 2).

Le juge doit d'abord déterminer le genre de la peine devant sanctionner une infraction, puis en fixer la quotité. Pour déterminer le genre de la peine, il doit tenir compte, à côté de la culpabilité de l'auteur, de l'adéquation de la peine, de ses effets sur l'auteur et sur sa situation sociale ainsi que de son efficacité du point de vue de la prévention (ATF 147 IV 241 consid. 3.2 p. 244 ss).

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

(ATF 142 IV 137 consid. 9.1 ; 141 IV 61 consid. 6.1.1). L'art. 47 CP confère un large pouvoir d'appréciation au juge (ATF 144 IV 313 consid. 1.2).

4.3. En l'espèce, le prévenu a agi par négligence ; sa faute découle principalement d'une mauvaise appréciation des circonstances, ainsi que d'un excès de confiance en lui-même et en ses collègues ainsi qu'à l'intervention de l'AMO et, sans doute aussi, à une certaine précipitation liée à l'insistance des différentes instances qui souhaitaient la mise en place rapide du nouveau système d'accès au P6. Si son rôle a été prépondérant dans la survenance de l'accident, il n'a jamais imaginé qu'il survienne et a donc agi par négligence inconsciente, laquelle aurait peut-être également pu être reprochée à d'autres personnes impliquées dans le projet. Comme déjà souligné, il n'y a toutefois pas de compensation des fautes en droit pénal.

Les conséquences de sa négligence ont été gravissimes et irrémédiables, puisque le lésé y a perdu la vie et que la vie des parties plaignantes a été bouleversée à jamais par ce deuil.

La collaboration du prévenu à l'enquête a été sans particularité, étant relevé que l'essentiel des informations a été recueillie auprès de tiers, notamment son employeur. Il a minimisé sa propre responsabilité en imputant la faute de l'accident au lésé et en se reposant sur les interventions de tiers, niant toute violation des règles de prudence, alléguant jusque devant la Cour de céans que l'installation mise en place était conforme aux exigences et qualifiant les améliorations apportées d'exagérées (« *sur-réaction* »). La compassion exprimée à l'attention de la famille du défunt apparaît néanmoins sincère, même si sa prise de conscience n'est que très partielle.

L'absence d'antécédents judiciaires a un effet neutre sur la peine (ATF 136 IV 1 consid. 2.6.).

Tenant compte de ce qui précède, une peine pécuniaire de 180 jours-amende sera prononcée, laquelle paraît apte à sanctionner adéquatement la faute commise. Elle sera assortie du sursis, dont le prévenu rempli les conditions, et d'un délai d'épreuve de trois ans.

Le montant du jour-amende sera arrêté à CHF 300.-, tenant compte à la fois de son revenu confortable, de ses charges et de sa résidence en France, où le coût de la vie est notoirement inférieur.

5. **5.1.** Conformément à l'art. 428 al. 1 CPP, les frais de la procédure de recours sont mis à la charge des parties dans la mesure où elles ont obtenu gain de cause ou succombé.

5.2. En l'occurrence, les appels sont admis, de sorte que les frais de la procédure d'appel, comprenant un émolument de décision de CHF 5'000.- (art. 14 al. 1 let. e du règlement fixant le tarif des frais en matière pénale [RTFMP]) seront mis à la charge de l'intimé.

5.3. Compte tenu de l'admission des appels, il se justifie de mettre également à sa charge l'intégralité des frais de première instance, en CHF 24'628.35.

6. Compte tenu de la condamnation de l'intimé, il sera intégralement débouté de ses conclusions en indemnisation.

7. **7.1.** Conformément à l'art. 433 al. 1 CPP, la partie plaignante obtient gain de cause si les prétentions civiles sont admises ou lorsque le prévenu est condamné.

La partie plaignante obtient gain de cause au sens de l'art. 433 al. 1 CPP lorsque le prévenu est condamné et/ou si les prétentions civiles sont admises (M. NIGGLI / M. HEER / H. WIPRÄCHTIGER [éds], *Schweizerische Strafprozessordnung / Schweizerische Jugendstrafprozessordnung, Basler Kommentar StPO/JStPO*, 2e éd., Bâle 2014, n. 10 *ad* art. 433 ; N. SCHMID, *Schweizerische Strafprozessordnung : Praxiskommentar*, 2e éd., Zurich 2013, n. 6 *ad* art. 433). La juste indemnité, notion qui laisse un large pouvoir d'appréciation au juge, couvre les dépenses et les frais nécessaires pour faire valoir le point de vue de la partie plaignante dans la procédure pénale. Il s'agit en premier lieu de ses frais d'avocat (arrêts du Tribunal fédéral 6B_549/2015 du 16 mars 2016 consid. 2.3 = SJ 2017 I 37 ; 6B_495/2014 du 6 octobre 2014 consid. 2.1 ; 6B_965/2013 du 3 décembre 2013 consid. 3.1.1 ; A. KUHN / Y. JEANNERET [éds], *Commentaire romand : Code de procédure pénale suisse*, Bâle 2011, n. 8 *ad* art. 433 ; N. SCHMID, *op. cit.*, n. 3 *ad* art. 433).

7.2. A Genève, la Cour de justice applique au chef d'étude un tarif horaire de CHF 400.- ou CHF 450.-, un tarif horaire de CHF 350.- pour les collaborateurs et de CHF 150.- pour les avocats stagiaires.

Il appartient à la partie plaignante de prouver le bien-fondé de ses prétentions, conformément à la règle générale du droit de la responsabilité civile selon laquelle la preuve du dommage incombe au demandeur (art. 42 al. 1 CO ; ATF 146 IV 332 consid. 1.3 et 142 IV 237 consid. 1.3.1). Le dommage juridiquement reconnu réside dans la diminution involontaire de la fortune nette. Il correspond à la différence entre le montant actuel du patrimoine du lésé et le montant qu'aurait ce même patrimoine si l'événement dommageable ne s'était pas produit (ATF 132 III 359 consid. 4 et 129 III 18 consid. 2.4). Un principe cardinal du droit de la responsabilité civile veut que la réparation du dommage ne provoque pas l'enrichissement de la victime (ATF 132 III 321 consid. 2.2.1 et 131 III 12 consid. 7.1). Le calcul du dommage doit se faire selon la méthode subjective ou relative, laquelle se fonde sur le dommage

effectif subi par le lésé (arrêt du Tribunal fédéral 4C.87/2007 du 26 septembre 2007 consid. 5.1).

L'avocat mandaté par un client domicilié à l'étranger ne peut pas facturer de montant au titre de la TVA (art. 1 al. 2 let. a LTVA ; cf. ATF 141 IV 344 consid. 4.1 p. 346).

7.3. En l'espèce, les parties plaignantes font valoir 63h50 d'activité, dont 2h10 du collaborateur et le solde pour l'activité de l'associé (dont une heure facturée à CHF 350.- et les autres à CHF 450.-) pour la procédure préliminaire et de première instance. Cette activité apparaît adéquate et proportionnée à l'importance et à la difficulté de la cause ainsi qu'à la durée de l'activité, initiée en 2018 ; l'intimé ne la conteste d'ailleurs pas au-delà de l'acquittement plaidé. Il n'y a toutefois pas lieu d'ajouter la TVA facturée à tort par le conseil des parties plaignantes, qui sont domiciliées en France. Pour calculer l'indemnité due aux appelants, il sera tenu compte du tarif horaire concrètement appliqué par leur conseil.

C'est donc un montant de CHF 28'408.35 (60h40 à CHF 450.- et 3h10 à CHF 350.-) qui sera alloué au titre d'indemnité pour l'activité d'avocat au cours de la procédure préliminaire et de première instance, montant auquel s'ajoutent les frais en CHF 2'457.- pour un total de CHF 30'865.35.

Pour la procédure d'appel, les appelants font valoir 9h25 d'activité de leur conseil, dont 0h40 facturée à CHF 450.- et le solde au tarif de CHF 350.-, hors débats d'appel, lesquels ont duré 4h30. Cette activité apparaît également adéquate compte tenu de l'enjeu (appel dirigé contre un acquittement). C'est donc un montant de CHF 4'937.50 (13h15 à CHF 350.- et 0h40 à CHF 450.-) qui sera alloué au titre d'indemnité pour les frais des parties plaignantes pour la procédure d'appel.

* * * * *

PAR CES MOTIFS,

LA COUR :

Reçoit l'appel formé par le Ministère public et par A_____, B_____, C_____ et D_____ contre le jugement JTDP/125/2022 rendu le 8 février 2022 par le Tribunal de police dans la procédure P/18901/2017.

Les admet.

Annule ce jugement.

Et statuant à nouveau :

Déclare F_____ coupable d'homicide par négligence (art. 117 CP).

Le condamne à une peine pécuniaire de 180 jours-amende (art. 34 CP).

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

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

Avertit F_____ que, s'il devait commettre de nouvelles infractions ou ne pas respecter les règles de conduite pendant la durée du délai d'épreuve, le sursis pourrait être révoqué et la peine suspendue exécutée, cela sans préjudice d'une nouvelle peine (art. 44 al. 3 et 95 al. 5 CP).

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

Condamne F_____ au paiement des frais de la procédure préliminaire et de première instance en CHF 24'628.35.

Condamne F_____ au paiement des frais de la procédure d'appel en CHF 5'455.-, comprenant un émolument de décision de CHF 5'000.-.

Condamne F_____ à verser à A_____, B_____, C_____ et D_____ CHF 30'865.35 au titre d'indemnité pour les dépenses obligatoires occasionnées par la procédure préliminaire et de première instance.

Condamne F_____ à verser à A_____, B_____, C_____ et D_____ CHF 4'937.50 au titre d'indemnité pour les dépenses obligatoires occasionnées par la procédure d'appel.

Notifie le présent arrêt aux parties.

Le communique, pour information, au Tribunal de police.

La greffière :	La présidente :
Melina CHODYNIECKI	Gaëlle VAN HOVE

<u>Indication des voies de recours</u> :

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, sous la réserve qui suit.

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	24'628.35
Bordereau de frais de la Chambre pénale d'appel et de révision		
Délivrance de copies et photocopies (let. a, b et c)	CHF	00.00
Mandats de comparution, avis d'audience et divers (let. i)	CHF	280.00
Procès-verbal (let. f)	CHF	100.00
Etat de frais	CHF	75.00
Emolument de décision	CHF	5'000.00
Total des frais de la procédure d'appel :	CHF	5'455.00
Total général (première instance + appel) :	**CHF**	**30'083.35**