

RÉPUBLIQUE ET



CANTON DE GENÈVE

POUVOIR JUDICIAIRE

P/9563/2013

AARP/275/2016

**COUR DE JUSTICE**

**Chambre pénale d'appel et de révision**

**Arrêt du 22 juin 2016**

Entre

A \_\_\_\_\_, domicilié \_\_\_\_\_, comparant par M<sup>e</sup> B \_\_\_\_\_, avocat, \_\_\_\_\_,

appelant,

contre le jugement JTDP/794/2015 rendu le 9 novembre 2015 par le Tribunal de police,

et

C \_\_\_\_\_, domiciliée \_\_\_\_\_, comparant par M<sup>e</sup> D \_\_\_\_\_, avocat, \_\_\_\_\_,

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

intimés.

---

**EN FAIT :**

**A. a.** Par courrier du 12 novembre 2015, A\_\_\_\_\_ a annoncé appeler du jugement rendu par le Tribunal de police le 9 novembre 2015, dont les motifs lui ont été notifiés le 17 décembre 2015, par lequel il a été déclaré coupable de lésions corporelles graves par négligence (art. 125 al. 1 et 2 du Code pénal suisse du 21 décembre 1937 [CP - RS 311.0]) et condamné à une peine pécuniaire de 45 jours-amende à CHF 50.- l'unité, sous déduction de deux jours-amende correspondant à deux jours de détention avant jugement, avec sursis, délai d'épreuve de deux ans, ainsi qu'à une amende de CHF 450.-, peine privative de liberté de substitution de neuf jours, outre aux frais de la procédure. Le Tribunal l'a débouté de ses conclusions en indemnisation et condamné à verser à C\_\_\_\_\_ la somme de CHF 16'900.- à titre de participation à ses honoraires d'avocat, renvoyant la partie plaignante à agir par la voie civile pour le solde de ses prétentions.

**b.** Par acte expédié le 22 décembre 2015 à la Chambre pénale d'appel et de révision (ci-après : CPAR), A\_\_\_\_\_ forme la déclaration d'appel prévue à l'art. 399 al. 3 du Code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 (CPP - RS 312.0). Il attaque le jugement dans son ensemble, conclut à son acquittement, ainsi qu'à l'octroi d'une indemnité pour ses frais de défense pour la procédure de première instance par CHF 15'000.-, ainsi que pour la procédure d'appel, d'un montant non chiffré, frais à la charge de l'État.

Il verse à la procédure une expertise privée de E\_\_\_\_\_ du 21 décembre 2015 (cf. *infra*, consid. B. e.a.b.).

**c.** Par ordonnance pénale du 16 mai 2014, valant acte d'accusation, il est reproché à A\_\_\_\_\_, chauffeur professionnel, d'avoir le 25 juin 2013, vers 09h47, alors qu'il se trouvait au volant d'un camion, auquel était attelé une remorque, dont le détenteur est son employeur F\_\_\_\_\_ SA, obliqué à droite, au moment où la signalisation lumineuse installée au carrefour de la route du Pont-Butin et du chemin Louis-Hubert est passée au vert pour les véhicules circulant, comme lui, en direction du Grand-Lancy, et renversé la cycliste C\_\_\_\_\_, qui est passée sous le camion après en avoir été heurtée par l'avant droit. La cycliste, qui arrivait dans le même sens, sur la contre-route parallèle réservée aux cycles et aux transports publics, bénéficiait également de la phase verte, empruntant le passage pour piétons qui avait la priorité. Le pronostic vital de la victime, grièvement blessée et hospitalisée pendant trois mois, a été engagé.

**B.** Les faits pertinents pour l'issue de l'appel sont les suivants :

**a.** À teneur des rapports de police des 25 juin et 25 juillet 2013, une collision entre un train routier et une cycliste avait eu lieu le 25 juin 2013 (à 09h50 selon le premier

rapport, à 09h46 selon le second), à l'intersection de la route du Pont-Butin avec le chemin Louis-Hubert, à un endroit où la vitesse était limitée à 50 km/h.

À l'arrivée de la police, le camion se trouvait à son point d'arrêt après le heurt, le cycle ayant été déplacé sans que sa position ne soit marquée sur la chaussée. Aucune marque de freinage n'était visible sur la chaussée, sèche, alors que des traces provenant des parties saillantes du vélo, d'une longueur de 2 mètres 40, avaient été relevées. La victime, grièvement blessée, recevait des soins. Le point du choc avait été situé approximativement d'après les éléments recueillis sur place et les indications des témoins.

Le poids lourd et sa remorque s'étaient arrêtés à la phase rouge de la signalisation lumineuse, dans la voie de présélection de droite, sise à la hauteur du chemin Louis-Hubert, en direction du Grand-Lancy. Au vert, le conducteur avait démarré et obliqué à droite, manœuvre au cours de laquelle il n'avait pas remarqué la cycliste qui circulait normalement dans le même sens. Le camionneur l'avait heurtée avec l'avant droit de son véhicule et elle s'était retrouvée coincée sous le premier essieu. Selon le croquis annexé au rapport du 25 juin, la cycliste bénéficiait, elle aussi, de la phase verte pour son sens de marche, et se trouvait, au moment du choc, sur la bande cyclable adjacente tracée dans la voie réservée à cet effet. Selon le second rapport et le croquis du 26 juillet 2013, la cycliste circulait sur le passage pour piétons contigu à la bande cyclable et le point de choc se situait à l'extrémité gauche de ce passage (dans le sens de marche des usagers impliqués).

Au moment du choc, le train routier circulait, selon le premier rapport, à une vitesse de 6 km/h et, selon le second rapport, à 11 km/h.

Lorsque la signalisation lumineuse, qui fonctionnait normalement le jour des faits, devenait verte pour le sens de marche du chauffeur du camion, celle-ci était couplée avec deux feux orange clignotants en forme de flèche oblique sur la droite, complétés par une plaquette montrant la silhouette d'un cycle et d'un piéton. En parallèle, la signalisation lumineuse pour la bande cyclable clignotait à l'orange.

Les usagers provenant de la contre-route empruntée par la victime bénéficiaient de la phase verte durant trois secondes avant que le feu de signalisation pour le sens emprunté par le chauffeur ne devienne, lui aussi, vert. Ces deux signalisations étaient vertes simultanément durant quatre secondes, puis le feu pour les cyclistes devenait orange pendant deux secondes, avant d'être rouge. Le feu pour A\_\_\_\_\_ demeurait vert plusieurs dizaines de secondes.

**b.a.** C\_\_\_\_\_ a déposé plainte contre A\_\_\_\_\_ lors de son audition à la police le 19 juillet 2013. Elle avait quitté à vélo le site de G\_\_\_\_\_ de la route de Saint-Georges, où elle travaillait, pour se rendre à celui du chemin Louis-Hubert. Sur la route du

Pont-Butin, elle avait circulé sur la piste cyclable en utilisant la contre-route réservée aux transports publics et aux cycles. Avant d'arriver à l'intersection avec le chemin Louis-Hubert, elle avait ralenti. Ayant vu que le feu pour piétons était vert, elle avait continué son chemin sur le passage pour piétons, pour traverser du côté de l'accès au garage à vélos. Alors qu'elle se trouvait sur la première partie du passage clouté, elle avait regardé à gauche et remarqué un camion à 50 cm d'elle, sans pouvoir réagir, si bien qu'elle s'était retrouvée dessous. Elle empruntait souvent cet itinéraire pour aller travailler. Normalement, la signalisation lumineuse pour les cycles, dont elle ne se souvenait plus de la couleur au moment clé, était toujours synchronisée avec celle du passage pour piétons qu'elle empruntait.

Selon son complément de plainte du 20 septembre 2013, le feu était à la phase verte pour les vélos et celui-ci était coordonné avec le feu du passage pour piétons situé sur la droite de la piste cyclable.

Il ressort de son audition au Ministère public qu'elle avait emprunté la bande cyclable et traversé sur le passage pour piétons, après s'être assurée que la signalisation de la bande cyclable, ainsi que celle du passage pour piétons, étaient à la phase verte. Le feu pour vélos était en fait soit rouge, soit orange clignotant, mais jamais vert. Depuis un an et demi qu'elle effectuait ce trajet, elle avait constaté que lorsque le feu des vélos était orange clignotant, celui des piétons était vert, ce qui ne l'empêchait pas de systématiquement vérifier. De manière générale, elle respectait toujours les signalisations lumineuses. À cause des séquelles de son accident, elle n'était plus en mesure de se souvenir si, le jour des faits, le feu pour les vélos clignotait, mais elle était certaine qu'elle ne l'aurait pas franchi s'il avait été rouge. En revanche, elle était certaine que celui du passage pour piétons était vert. Au moment de l'impact, elle se trouvait sur le passage pour piétons (croquis du 13 janvier 2014). Elle avait aperçu le camion alors qu'il se trouvait à quelques mètres d'elle. Elle-même ne pouvant être plus précise, c'était la police qui avait articulé le chiffre de 50 cm lors de sa précédente audition. Elle roulait à une allure normale et avait ralenti à l'approche de l'intersection.

**b.b.** À teneur du constat de lésions traumatiques effectué le 3 juillet 2013 par les Dresses H\_\_\_\_\_ et I\_\_\_\_\_ des Hôpitaux universitaires de Genève (HUG), C\_\_\_\_\_ présentait notamment des fractures de l'omoplate droit, des fractures des côtes à droite avec pneumothorax du même côté, plusieurs fractures du bassin, une luxation des 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> orteils du pied gauche avec déformation et décollement plantaire, une plaie délabrante de la cuisse droite, compliquée par un épanchement sérolymphatique, des plaies ouvertes avec délabrement du flanc droit et en regard de la branche droite avec emphysème sous-cutané et de la paroi abdominale droite, des fractures de l'apophyse transverse droite de la 2<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> vertèbres lombaires et une lacération du pôle supérieur du rein droit.

Le pronostic vital de C\_\_\_\_\_ avait été engagé lors de l'accident et l'était encore au moment du constat, en raison du risque infectieux élevé lié aux plaies délabrées au niveau des membres inférieurs. Les lésions subies avaient concrètement mis sa vie en danger.

C\_\_\_\_\_ a pu quitter l'Hôpital Beau-Séjour pour un retour à domicile le 20 septembre 2013, moyennant un suivi organisé, sa capacité de travail ayant toutefois été nulle à tout le moins jusqu'au 31 octobre 2013 (lettre de sortie du 25 septembre 2013).

c. Le jour des faits, A\_\_\_\_\_ avait pris le volant depuis \_\_\_\_\_ à 05h00 pour venir effectuer des livraisons à Genève, où il se rendait deux fois par semaine. Avant le choc, il se trouvait arrêté au feu rouge sur la voie de droite, trois ou quatre voitures le précédant. Au vert, il avait démarré, lentement (chargement de 4 tonnes), enclenché son indicateur de direction et commencé à tourner à droite, en regardant tout le temps dans ses rétroviseurs de droite, ainsi que par la fenêtre, pour s'assurer que personne n'empruntait le passage pour piétons ou ne venait depuis la droite. Il avait également prêté attention à sa remorque, pour éviter qu'elle ne touche la glissière de sécurité séparant sa voie de celle de la contre-route. Avant la manœuvre, il n'avait pas remarqué la présence d'une bande cyclable, ni la cycliste pendant qu'il manœuvrait, supposant qu'elle devait rouler très vite et qu'il lui était impossible de la voir, en raison de l'angle mort. Des deux feux jaunes clignotants avertissant de la présence éventuelle de piétons et/ou cyclistes, il n'avait vu que celui se trouvant à côté du feu vert pour son sens de marche, pas le second. En le voyant, il avait freiné, pour s'assurer que personne ne se trouvait sur la voie de droite et regardé par les rétroviseurs, ne pouvant rien discerner par la vitre, vu la position élevée de la cabine. Il savait qu'il n'avait pas la priorité, devait céder le passage et faire preuve d'une vigilance particulière. En s'approchant du passage clouté, il avait entendu un bruit et remarqué un automobiliste qui lui faisait signe de reculer, ce qu'il avait fait sur quelques centimètres, avant de descendre de sa cabine pour en faire le tour par l'avant et regarder en dessous.

Au Ministère public, il a rectifié ses propos, au motif que la traductrice n'avait pas compris la question de la police. Il n'avait, certes, pas vu la signalisation destinée aux cyclistes, mais avait effectivement vu qu'il y avait une bande cyclable. Il connaissait l'endroit. C'était le travail d'un chauffeur d'être attentif à tout, mais il ne pouvait pas prendre plus de précautions pour éviter l'angle mort, durant un bref instant. Pour se lever de son siège, il aurait fallu qu'il soit complètement arrêté et qu'il lève son volant. Il était arrivé très lentement au feu et lorsque celui-ci était passé au vert, il était déjà en mouvement. Un automobiliste lui avait fait signe de s'arrêter, puis de reculer, ce qu'il avait fait, sur dix centimètres environ. Sans lui, il aurait continué sa route, n'ayant pas senti le choc. Il était descendu de sa cabine, avait vu la cycliste, puis y était remonté pour activer le mécanisme permettant de soulever la cabine de 30 à 40 centimètres. Il estimait avoir roulé à 6 ou 7 km/h lors de la manœuvre.

Son camion était équipé de deux rétroviseurs extérieurs en plus de celui situé au-dessus de la portière droite. Celui du dessus avait un angle de vue élargi, celui du dessous un angle de vue normal. La bifurcation l'amenait à dessiner un arc avec son véhicule, penché au maximum sur son volant, sans que cela ne nécessite une déviation préalable sur la voie de gauche. En faisant l'arc décrit, il voyait dans ses rétroviseurs extérieurs droits, qu'il ne quittait pas des yeux, toute la largeur de la contre-route, qu'il perdait cependant de vue, d'abord du rétroviseur inférieur, puis du supérieur, au milieu de cet arc au plus tard. Dès le moment où il ne voyait plus la contre-route dans ses rétroviseurs, il ne voyait plus que ce qui se passait devant le camion. Cela s'appelait l'angle mort. Il n'avait pas besoin de détacher, ne serait-ce que très momentanément, son regard des rétroviseurs pour regarder ailleurs, par exemple sur sa gauche (car il ne déviait pas pour décrire l'arc), ni droit devant (l'intersection étant très large), ni même sur le chemin Louis-Hubert (parce que même ainsi, il se positionnait rapidement face à la voie de droite). Au travers de la vitre de la portière, il pouvait voir ce qui se trouvait à une certaine distance sur sa droite, perpendiculairement, mais pas ce qui se trouvait tout près du véhicule, ni sur la contre-route. Il ne lui était pas possible de se lever du siège conducteur, le volant y faisant obstacle.

A\_\_\_\_\_ estimait ne pas avoir commis de faute, car il avait respecté la signalisation et roulé doucement. Très ému d'apprendre que C\_\_\_\_\_ avait survécu, il lui a présenté des excuses à répétées reprises.

**d.a.** J\_\_\_\_\_ était arrêté au feu rouge de l'intersection litigieuse peu avant les faits, précédé par une autre voiture et le camion de A\_\_\_\_\_, tous deux arrêtés. Lorsque le feu était passé au vert, le camion avait déjà son indicateur droit enclenché et avait démarré gentiment. Le témoin avait remarqué une cycliste circulant à une allure normale sur sa droite, qui bénéficiait aussi de la phase verte. Il n'avait pas vu le choc, mais l'avant du camion sautiller. Le chauffeur n'avait pas dû se rendre compte de ce qui s'était passé et avait eu l'intention de reculer, après quoi une personne en face lui avait dit de s'arrêter.

**d.b.** K\_\_\_\_\_ était arrêté en troisième ou quatrième position derrière le camion de A\_\_\_\_\_ le jour des faits, qui devait pour sa part se trouver en première position, à la hauteur du feu. Tous les véhicules étaient arrêtés à la phase rouge. Au vert, le poids lourd avait tourné, après avoir préalablement enclenché son indicateur droit. Le chauffeur n'avait pas dû se rendre compte du choc. Des automobilistes lui avaient fait signe de s'arrêter, et il était descendu en courant de son véhicule, en passant devant sa cabine, puis était remonté, enclenchant la marche arrière, sans toutefois reculer. Le camion roulait au pas. Les deux parties en cause bénéficiaient de la phase verte.

**d.c.** L\_\_\_\_\_ circulait sur le chemin Louis-Hubert en direction de la route du Pont-Butin et était arrêté à l'intersection. Il avait vu en même temps le camion de A\_\_\_\_\_

bifurquer, lentement, et la cycliste arriver tout droit, à une allure normale. Le chauffeur prêtait attention à sa remorque et regardait au-loin sur le chemin Louis-Hubert. La cycliste avait abordé l'intersection à la même vitesse et sans regarder sur les côtés. Elle roulait tout droit, n'avait pas l'intention de tourner à droite, circulant au milieu de la bande cyclable sans dévier de sa trajectoire. Il avait fait des signes au chauffeur, qui ne l'avait malheureusement pas vu. La collision avait eu lieu sur la bande cyclable, entre l'avant droit du camion et la roue avant du vélo. Le poids lourd avait avancé encore un peu avant de s'arrêter, puis avancé à nouveau. Le témoin était alors sorti de son véhicule en hurlant, ce qui avait stoppé le chauffeur.

**e.a.** A\_\_\_\_\_ a produit deux expertises privées, réalisées par M\_\_\_\_\_, "*analyse d'accidents*" pour E\_\_\_\_\_, assureur responsabilité civile (RC) du véhicule conduit par A\_\_\_\_\_.

**e.a.a.** Aux termes d'une "*Analyse d'accidents – rapport d'expertise*" du 27 septembre 2013, l'examen du schéma des feux à l'heure de l'accident (09h45 +/- 2 minutes) mettait en évidence que leurs phases étaient constantes, seule l'arrivée d'un bus étant de nature à modifier ce fonctionnement afin de lui faire bénéficier, tout comme à un cycle, du feu vert, en bloquant le feu pour les autres usagers de la route à la phase rouge. Selon les données du chrono-tachygraphe, le camion ne s'était jamais complètement arrêté au feu. Il avait avancé très lentement avec une vitesse moyenne autour de 1,4 km/h, avant d'accélérer/démarrer 85 mètres avant sa position d'arrêt, distance considérée comme assez importante pour un départ de la 3<sup>ème</sup> ou 4<sup>ème</sup> position avant le feu. Le camion s'était ensuite arrêté une première fois vers 09:46:44, puis s'était déplacé encore d'un mètre en neuf secondes. Ce second déplacement pouvait être mis en relation avec le mouvement *post* collision. La vitesse du camion, lors de la collision, oscillait entre 12 et 14 km/h, ce qui situait le véhicule à environ six mètres de son point d'arrêt, et était compatible avec le probable point de choc indiqué dans le rapport de police. La vitesse de la cycliste pouvait être d'environ 18 km/h, soit une "*allure normale*". Le camion avait commencé son accélération environ 17 secondes avant la collision. Cette accélération avait débuté "*approximativement*" lorsque le feu était passé au vert. Compte tenu du fait que le feu pour cycliste était devenu rouge cinq secondes après que le feu du camion fut passé au vert et le fut resté pendant toute la phase verte restante du camion, il était "*presque certain*" que la victime avait passé l'intersection à la phase rouge, seul le feu pour les piétons étant vert à cet instant. Il était possible que le deux-roues ait regardé seulement le feu pour piétons, pensant que celui-ci était synchronisé avec celui pour les vélos.

**e.a.b.** À teneur d'une "*Analyse d'accident – prise de position*" du 21 décembre 2015 (*supra*, consid. A. b.), l'auteur se disait "*persuadé*" que la cycliste avait franchi l'intersection au feu rouge, car cela était "*la seule variante hautement vraisemblable*". Les témoignages récoltés n'étaient "*pas du tout fiables*", et, "*à [son] avis*", les seuls éléments "*sûrs*" étaient que le camion était "*arrêté (ou presque)*", que celui-ci avait

démarré au vert et que lors du choc (ainsi que dans les instants qui avaient suivi), le feu était encore en phase verte. Il était également "*probable*" que le démarrage du camion ait été "*normal/lent*". Il n'y avait aucune certitude qu'en roulant à 3 ou 5 km/h ou en marquant un arrêt, le véhicule aurait évité l'accident. Le camion n'avait jamais rencontré de problèmes liés à son tachygraphe, qui avait été contrôlé les 17 janvier 2012 et 8 janvier 2014. En admettant que le tachygraphe avait fourni des données "*complètement absurdes*" et que le camionneur avait menti en disant qu'il se trouvait en cinquième position au feu, il y avait "*une possibilité de deux secondes que la cycliste ait passé avec le vert, d'autres possibilités réalistes n'exist[ai]ent pas*". Dans cette hypothèse, la vitesse d'impact du camion aurait cependant été de 16 à 22 km/h, ce qui était pratiquement incompatible avec sa position d'arrêt. Aussi, il était "*persuadé que la possibilité que la cycliste ait passé le feu au vert [était] quasiment inexistante*".

**e.b.** Une expertise judiciaire a été ordonnée le 9 mars 2015 et confiée à N\_\_\_\_\_, qui a rendu son rapport le 8 juin 2015 (ci-après : l'expertise N\_\_\_\_\_).

**e.b.a.** Le vélo s'était retrouvé au sol à environ un mètre de l'extrémité gauche du passage pour piétons, de sorte qu'en tenant compte de l'espace nécessaire pour la chute, la collision s'était produite entre l'extrémité gauche dudit passage et l'extrémité droite de la piste cyclable. Le croquis établi par la gendarmerie en date du 26 juillet 2013, annexé à l'expertise, était en ce sens "*assez proche*" de la réalité.

**e.b.b.** Il était difficile d'être précis au sujet du déroulement de la phase finale de l'accident. Le tachygraphe numérique dont était équipé le camion, ne donnait qu'une vitesse arrondie au km/h et une distance arrondie au mètre, raison pour laquelle les chiffres devaient être considérés avec prudence.

Il ressortait de la synthèse des déclarations de A\_\_\_\_\_ et de L\_\_\_\_\_, confrontées à l'analyse du tachygraphe, que la collision s'était produite au minimum deux secondes avant le début du freinage, en tenant compte du temps de réaction du chauffeur suite aux signes du témoin, soit à 09:46:40, ou un peu avant, selon l'horloge du tachygraphe, alors que le camion roulait à 14 km/h environ. Le conducteur avait freiné pendant environ trois secondes, sans qu'il ne s'agisse d'un freinage d'urgence, vu qu'il n'avait pas compris la situation. Il avait marqué un premier arrêt d'environ une seconde, avait à nouveau roulé pendant trois secondes, avant de s'arrêter une deuxième fois pendant deux secondes, le temps d'enclencher la marche arrière, avait reculé pendant environ deux secondes, avant de s'arrêter définitivement.

Il résultait des données métriques du camion qu'il aurait roulé sur une distance de neuf mètres avant la collision, son point d'arrêt se situant à environ un mètre après le passage pour piétons. La collision ne se serait ainsi ni produite sur la piste cyclable, ni sur le passage pour piétons, mais dans la piste permettant aux véhicules d'aller tout

droit. Il fallait donc considérer que le chauffeur avait vraisemblablement réagi plus rapidement que le temps de deux secondes énoncé précédemment. Alors en phase de ralentissement, il était probable qu'il avait déjà le pied sur le frein, ce qui permettrait de façon plus cohérente de situer la collision au temps 09:46:41, alors que le camion roulait à 12 km/h et était à six mètres de son point d'arrêt définitif.

**e.b.c.** Selon la Direction générale de la mobilité, il n'y avait aucune garantie que l'heure indiquée sur le diagramme de la signalisation lumineuse fût exacte, pas plus que l'horloge du tachygraphe fût précise. L'heure de l'accident enregistrée à 09:46:41 par le tachygraphe ne pouvait dès lors pas être considérée comme certaine, de sorte qu'il n'était pas possible de superposer les données du tachygraphe à celles du diagramme de la signalisation lumineuse. L'heure de l'accident ne pouvait qu'être estimée à une ou deux minutes près. L'appel à la police ayant été enregistré à 09:46, l'accident s'était produit entre 09:44 et 09:48.

**e.b.d.** Il y avait une incohérence entre les déclarations du chauffeur et celles des témoins, respectivement l'enregistrement du tachygraphe au sujet de la position du camion avant l'accident. Soit l'appareil avait connu une défaillance, soit le chauffeur et les deux témoins se trompaient.

Le chauffeur avait déclaré s'être arrêté au feu avec trois ou quatre voitures qui le précédaient. Les deux témoins situés derrière le camion en 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> position avaient déclaré que le camion était à l'arrêt tout près du signal. En revanche, le tachygraphe n'avait enregistré qu'un ralentissement de neuf secondes sur six mètres, commençant à 94 mètres [6,142] du point de choc [point G], qui se situait à environ 19 mètres de la ligne d'arrêt des feux [6,217]. Le camion aurait ainsi ralenti à environ 75 mètres [94 – 19] de cette ligne, ce qui était trop éloigné pour paraître tout près des feux. En admettant une distance de deux à trois mètres entre chaque véhicule, trois ou quatre véhicules représentaient en effet 20 à 30 mètres. Selon le tachygraphe, le camion avait en outre commencé à accélérer alors qu'il se trouvait à 69 mètres [6,149] des feux, laissant un espace vide de 39 à 49 mètres devant lui, jusqu'à atteindre une vitesse de 24 km/h [6,193] avant de décélérer. Selon l'enregistrement du tachygraphe, il y avait un ralentissement de 18 à 27 secondes [points C et D] avant la collision, puis la vitesse réaugmentait [cf. tableau figurant en page 7 de l'expertise].

Au vu de cette incohérence, l'expert avait contacté le témoin K\_\_\_\_\_, qui lui avait indiqué que sa déclaration avait été mal comprise par la police. Empruntant souvent cette route, il savait que les deux feux étaient verts en même temps, mais il n'avait pas particulièrement prêté attention à la signalisation lumineuse le jour de l'accident. Le témoin J\_\_\_\_\_ avait indiqué à l'expert qu'en voyant la cycliste et le camion arriver au carrefour, il avait porté son attention sur la signalisation lumineuse et

constaté que les deux feux étaient au vert. Le feu de la cycliste "aurait" passé au rouge immédiatement après le choc.

Après l'accident, la remorque du camion empêchant les véhicules de circuler, le témoin J\_\_\_\_\_ avait attendu que les voitures situées sur sa gauche aient passé, puis avait changé de piste et traversé l'intersection, toujours au feu vert, ce qui était cohérent avec la phase de signalisation enregistrée le plus souvent sur le diagramme. Selon ce témoin, l'accident s'était produit immédiatement avant la phase rouge de la cycliste. Or, pour le camion, le feu restait vert encore 48 secondes. Le témoin ayant suivi la scène jusqu'à l'arrêt du camion, soit environ 12 secondes plus tard, il lui restait au maximum 36 secondes pour attendre que la voie ne se libère, se décaler et dépasser le carrefour, ce qui était tout à fait possible. Par contre, cela signifiait aussi que le feu du camion était vert depuis six secondes, ce qui aurait permis au poids lourd d'atteindre le point de choc pour autant qu'il ait été arrêté aux feux en 1<sup>ère</sup> position, comme l'estiment les témoins, mais pas au 4<sup>ème</sup> ou 5<sup>ème</sup> rang, comme le prétend le chauffeur. De plus, le tachygraphe n'avait pas enregistré d'arrêt six secondes avant la collision, mais un simple ralentissement de 18 à 27 secondes, comme évoqué précédemment).

Dans la mesure où l'hypothèse selon laquelle les deux véhicules avaient la phase verte simultanément au moment de l'accident n'était pas cohérente avec la déclaration de A\_\_\_\_\_ et l'enregistrement du tachygraphe, tout comme les données du tachygraphe n'étaient pas compatibles avec la déclaration du chauffeur et celles des deux témoins situés derrière lui, trois sources d'erreur étaient à envisager :

- la phase verte de la cycliste s'était prolongée pour une raison inconnue et cet événement n'avait pas été enregistré sur le diagramme figurant au dossier. Il n'était scientifiquement pas possible d'exclure cette éventualité, qui était toutefois peu vraisemblable ;
- l'enregistrement du tachygraphe ne correspondait pas à la réalité, ce qui n'expliquait cependant pas la différence entre les 75 mètres indiqués par l'appareil et les 20 à 30 mètres estimés par le chauffeur et les témoins. Il restait donc l'éventualité d'une défaillance passagère de la machine, qui ne semblait pas non plus probable ;
- le chauffeur et les témoins se trompaient quant à l'endroit où le camion était "arrêté" au feu avant l'accident et le témoin J\_\_\_\_\_ se fourvoyait également lorsqu'il affirmait que les deux véhicules avaient le vert au moment de l'accident.

En définitive, il n'était pas possible d'établir avec certitude qui avait le feu vert au moment de l'accident.

**e.b.e.** Le travail d'analyse effectué le 27 septembre 2013 par E\_\_\_\_\_était, dans l'ensemble, correct, mais l'interprétation qui en résultait était sujette à controverse, car elle se basait sur une série d'hypothèses discutables (exactitude de l'enregistrement du tachygraphe, erreurs dans les constatations des témoins, etc.). Si on admettait que les déclarations et les témoignages pertinents étaient erronés et que seules les données enregistrées par le tachygraphe et la signalisation lumineuse étaient correctes, il était alors indiscutable que l'un des protagonistes s'était engagé dans le carrefour alors que son feu était rouge.

Cependant, rien ne prouvait que c'était l'apparition de la phase verte qui avait provoqué l'accélération du camion. S'il avait ralenti loin des feux (dans l'hypothèse où l'enregistrement du tachygraphe était correct), c'était qu'il y avait peut-être une file importante devant lui. Dans ce cas, il aurait pu accélérer cinq ou six secondes après l'apparition de la phase verte [6,145], qui serait donc survenue à 09:46:17 de la table reprodite en page 7. Le camion s'étant arrêté à 06:46:53 [point K], soit 36 secondes après l'apparition du feu vert, qui dure au total 53 secondes, laissant à peine 17 secondes [53 – 36] au témoin J\_\_\_\_\_ pour prendre conscience de l'événement, attendre que la voie se libère, démarre, se déporte et franchisse le carrefour, ce qui était un peu court.

En d'autres termes, dire que la cycliste ne bénéficiait pas du feu vert, c'était admettre aussi que l'accélération du camion à 88 mètres du point de choc s'était produite au moment même de l'apparition de sa phase verte, ce qui n'était pas une certitude. Cette absence de cohérence ne permettait pas d'établir avec assurance qui bénéficiait du feu vert au moment du franchissement de l'intersection.

**e.b.f.** Deux ans après les faits, il était impossible de déterminer comment les rétroviseurs et la hauteur du siège du chauffeur avaient été réglés, mais seulement ce que A\_\_\_\_\_ aurait été en mesure de voir si ces réglages avaient été correctement effectués.

Les deux rétroviseurs droits du camion ne permettaient pas de voir un cycliste circulant à une vitesse inférieure à 25 km/h. Pour être visible, la victime aurait dû circuler à l'extrémité gauche de la piste cyclable, à une vitesse un peu supérieure à 26 km/h, ou au centre de cette piste, à une vitesse nettement supérieure à 26 km/h. La cycliste aurait pu être visible depuis la cabine par la vitre latérale du camion, pour autant qu'elle ait circulé à une vitesse inférieure à 11 km/h et qu'elle se soit trouvée déjà tout près du passage pour piétons. Par contre, en étant sur le piste cyclable, soit plus proche du camion, elle n'aurait pas été visible, sauf si elle avait été à moins d'un mètre, où elle aurait été visible dans le miroir d'accostage. Toutefois, si des objets fixes étaient facilement décelables dans ce miroir, la perception d'objets ou de personnes en mouvement était beaucoup plus délicate.

À une vitesse de 18 km/h, la cycliste se serait trouvée à la limite du champ de vision des rétroviseurs. Pour être bien visible, il eût fallu qu'elle circulât à une vitesse constante supérieure à 18 km/h. En revanche, si elle avait ralenti à l'approche de l'intersection, sa vitesse aurait dû être nettement supérieure à 20 km/h pour qu'elle fût visible trois secondes avant l'impact. Pour être perceptible depuis la cabine, elle aurait dû circuler à une vitesse nettement inférieure à 10 km/h.

La géométrie défavorable du carrefour avait pour conséquence qu'un deux-roues n'était visible dans les rétroviseurs d'un camion que lorsqu'il se trouvait à plus d'une dizaine de mètres en arrière de l'avant du camion. Lorsque le chauffeur avait obliqué à droite, il ne lui était plus possible de voir le vélo. Il était très peu probable que la victime eût par ailleurs été visible depuis l'intérieur de la cabine. Il était illusoire d'attendre d'un chauffeur qu'il se lève de son siège pour mieux observer à travers la vitre latérale car il devait garder les pieds sur les pédales. Avec un tel camion, l'angle mort était important. Il l'était d'autant plus lorsque la piste cyclable était éloignée de celle du camion, ce qui était le cas *in casu*.

En conclusion, la probabilité que la cycliste ait été visible une seconde avant la collision était minime et la probabilité que la victime se fût trouvée dans l'angle mort était très élevée.

**e.b.g.** La victime avait peut-être traversé le carrefour alors que le feu pour les cycles était rouge, ce qui n'était toutefois pas une certitude. L'inattention avait eu une part prépondérante dans l'accident. Le camion avait son clignotant enclenché, ce qui aurait pu attirer l'attention de la victime qui, si elle avait réagi deux secondes avant l'impact, aurait été en mesure de s'arrêter avant le choc. Si on faisait une confiance totale aux données du tachygraphe, il apparaissait que l'un des véhicules avait passé le feu au rouge, plus probablement la cycliste. Le feu pour piétons était cependant vert.

À teneur du tachygraphe, il n'était pas possible de confirmer que le camion avait franchi le carrefour à la phase verte, ce qui était en contradiction avec les déclarations du témoin J\_\_\_\_\_.

L'inattention du chauffeur n'était pas démontrée. En étant attentif trois ou quatre secondes avant la collision, il n'aurait très probablement rien pu voir. En revanche, sa vitesse n'était pas adaptée à la situation. Un temps d'arrêt d'une à deux secondes aurait permis à la victime de sortir de l'angle mort et de devenir visible pour le chauffeur. Il n'avait pas non plus circulé au pas, soit à une vitesse comprise entre 3 et 5 km/h, mais à celle de 12 à 14 km/h selon le tachygraphe.

En cas de freinage d'urgence, il fallait compter 1,5 secondes avant que le freinage ne commence. À 12 km/h, compte tenu du temps de réaction assez long d'un train

routier, un camion parcourait cinq mètres, puis, avec de très bons freins, pouvait s'arrêter sur un mètre 20, soit une distance totale de six mètres. Par conséquent, si le conducteur ne percevait l'obstacle qu'à trois ou quatre mètres devant lui, il était incapable de l'éviter. En revanche, avec une vitesse de 5 km/h, la distance de réaction était de 2,08 mètres, et, avec des freins très performants, il fallait encore 40 centimètres pour stopper un tel engin. Dès lors, si le danger était identifié à moins de deux mètres 50, le chauffeur était en mesure d'éviter l'accident.

Identifiée à une distance encore plus courte, la victime aurait été renversée, sans toutefois passer sous le camion, ou alors, elle aurait eu le temps de faire un écart et d'éviter le contact.

**f.a.** Devant le premier juge, A\_\_\_\_\_ a confirmé qu'avant de tourner, il n'avait vu personne dans son rétroviseur et que le passage pour piétons était vide. Il s'était arrêté au feu du fait qu'une voiture se trouvait devant lui et qu'un témoin lui avait fait des signes avec les mains.

Il connaissait très bien les lieux. À son arrivée sur la route du Pont-Butin, il n'était ni stressé ni pressé. La circulation était dense et avançait lentement. Trois ou quatre véhicules le précédaient. Il était exact qu'environ 100 mètres avant le feu, il n'avait pas complètement arrêté son véhicule, les feux changeant de phase. Il avait porté son attention tant sur ses rétroviseurs que sur la barrière sise à droite de son train routier, ainsi que la circulation sur ce côté. S'il avait vu un cycliste sur sa droite, "*cela [lui] aurait fait un dé clic*". En franchissant le carrefour au vert, il avait remarqué le feu orange clignotant qui lui indiquait la présence éventuelle de piétons. En exécutant une telle manœuvre du haut de sa cabine, il avait toujours les yeux sur ses rétroviseurs car c'était le seul moyen de voir "*quoi que ce soit*". Il estimait sa vitesse au moment de franchir le carrefour à 10 ou 12 km/h.

**f.b.** C\_\_\_\_\_ avait eu un enfant et repris le travail progressivement depuis février 2014, moyennant des aménagements fonctionnels, en raison des séquelles dont elle souffrait.

Le jour des faits, elle avait cheminé à une allure normale, n'étant pas très rapide, d'autant plus qu'elle s'apprêtait à franchir l'intersection et passer sur le passage pour piétons. Elle respectait en principe les feux pour les cyclistes, mais n'avait aucun souvenir de leur phase, ce jour-là. Son dernier souvenir était que le feu pour piétons était vert. Elle ne se souvenait pas non plus avoir remarqué le camion avant le carrefour, qu'elle n'avait vu qu'au moment de traverser, ce qui ne lui avait pas laissé le temps de réagir.

**f.c.** L'expert N\_\_\_\_\_ a confirmé que la vitesse du camion au moment de la collision était d'environ 12 km/h. L'impact était situé peu avant le point G sur la courbe du

tachygraphe tel que reproduit en page 7 de son rapport, ce qui marquait également le début du freinage.

De l'endroit où ils se trouvaient, les témoins J\_\_\_\_\_ et K\_\_\_\_\_ étaient en mesure d'apercevoir tant les feux pour véhicules que ceux pour cyclistes. Le témoignage du premier était certes cohérent avec le diagramme des feux, mais, si l'on s'attachait aux données du tachygraphe, il demeurait une incohérence, puisqu'il n'y avait aucune trace d'arrêt, mais bien un ralentissement à 70 ou 80 mètres du feu, durant lequel le camion avait parcouru six mètres pendant neuf secondes. Cela pouvait correspondre à un ralentissement à l'approche de l'intersection, mais également à une préparation en vue d'un changement de file, étant précisé qu'à 80 mètres de la signalisation lumineuse, se trouvait une flèche de présélection sur la chaussée.

Selon le Service de la mobilité, il n'était pas possible d'affirmer si, selon le diagramme des feux, le feu vert du cycliste correspondait à un feu vert ou orange clignotant. Il n'était pas non plus possible de déterminer de manière certaine la phase des feux pour le cycliste au moment de son franchissement de l'intersection.

Le feu de mise en garde piétons/cyclistes, adossé à la signalisation lumineuse pour les véhicules en colonne avant le franchissement du carrefour, avait dû logiquement clignoter durant toute la phase verte du feu dont avait bénéficié le train routier, eu égard à la phase verte du feu pour les piétons.

Il y avait trop de paramètres incertains pour déterminer de manière objective la position du cycle dans les secondes précédant l'accident, puisqu'on ne connaissait pas sa vitesse, qui avait pu osciller entre trois et cinq ou six mètres par seconde, voire sept ou huit mètres par seconde, sans que l'on ne puisse de surcroît déterminer si celle-ci avait été constante, le deux-roues ayant pu ralentir avant l'intersection.

D'un point de vue topographique, la probabilité qu'il y ait un cycliste dans l'angle mort au moment de tourner à droite était considérablement accrue. Le deux-roues n'aurait été visible par la fenêtre du camion qu'à hauteur de la vitre et, encore, si elle n'avait pas été trop près de celle-ci. L'antéviseur (photo 8), le miroir d'accostage et les deux rétroviseurs principal et secondaire (photo 9) dont était équipé le véhicule permettaient au chauffeur de très bien voir un cycliste se trouvant à côté de celui-ci, par exemple circulant sur une piste cyclable sise à côté même de la voie de circulation.

- C.**
- a.** Le 15 février 2016, la présidente de la CPAR a ordonné l'ouverture d'une procédure écrite, avec l'accord des parties.
  - b.** Par mémoire d'appel motivé du 23 mars 2016, A\_\_\_\_\_ persiste dans ses conclusions et conteste avoir violé son devoir de prudence.

Il ne faisait aucun doute que l'intimée avait franchi l'intersection au feu rouge, ce qui ressortait des données du tachygraphe et des déterminations de l'expert privé. Cette faute grave était la cause la plus probable et la plus immédiate de l'accident, A\_\_\_\_\_ n'ayant pas à s'attendre qu'une cycliste traverse le carrefour alors que son feu était rouge, encore moins qu'elle ne se déporte sur un passage pour piétons. Aussi, le comportement de l'intimée avait interrompu le lien de causalité adéquate entre le comportement du chauffeur et les lésions subies par elle.

L'expert N\_\_\_\_\_ ne pouvait, d'une part, écarter les données du tachygraphe pour déterminer la signalisation des feux et, d'autre part, y adhérer pour déterminer la vitesse du camion. Ainsi, il n'était pas exclu que le camion roulait en-deçà de 12 km/h, sans que l'on puisse connaître précisément sa vitesse, en raison de l'imprécision des données du tachygraphe. En tout état, il n'était pas établi qu'une vitesse de 6 km/h aurait permis d'éviter l'accident. Il était au demeurant absurde d'exiger d'un chauffeur de poids-lourd qu'il marque un temps d'arrêt pour permettre à d'éventuels cyclistes de sortir de son angle mort.

**c.** Dans ses observations du 4 avril 2016, le Tribunal de police conclut à la confirmation de son jugement.

L'appelant se référait à une nouvelle détermination de l'expert privé au sujet de l'interruption du lien de causalité adéquate, dont le Tribunal n'avait pas eu connaissance. L'appelant faisait sienne l'hypothèse selon laquelle il avait démarré de l'arrêt, ce que le dossier ne permettait pas d'asseoir avec une certitude suffisante. Les données tachygraphiques établissaient au contraire que le camion ne s'était jamais trouvé complètement immobilisé.

**d.** Par pli du 27 avril 2016, le Ministère public s'en rapporte à justice.

**e.** Dans sa réponse du 4 mai 2016, C\_\_\_\_\_ conclut au rejet de l'appel et à la confirmation du jugement entrepris, frais à la charge de l'appelant, ainsi qu'à la condamnation de ce dernier à lui verser la somme de CHF 3'512.50 à titre de participation à ses honoraires d'avocat pour la procédure d'appel.

L'expert N\_\_\_\_\_ ne s'était pas exclusivement fondé sur les données imprécises du tachygraphe pour retenir une vitesse de 12 km/h, puisqu'il les avait confrontées aux déclarations des témoins et de l'appelant, qui avait lui-même estimé sa vitesse à 10 ou 12 km/h en audience de jugement.

Cette vitesse était inadaptée, dans la mesure où elle ne permettait pas à l'appelant de satisfaire à son obligation de porter son attention, pendant qu'il obliquait à droite, tant aux piétons, qu'aux cyclistes, ainsi qu'à sa remorque.

On ne pouvait imputer une quelconque faute à l'intimée, ce qui excluait derechef toute interruption du lien de causalité par celle-ci. Même à admettre que l'intimée aurait traversé le carrefour au rouge, cette faute ne suffirait pas à reléguer au second plan le comportement inadapté de l'appelant.

- D. A \_\_\_\_\_ est né le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_ en \_\_\_\_\_, dont il est ressortissant. Au bénéfice d'une autorisation de séjour (permis B), il est venu en Suisse en 2011 pour travailler en qualité de chauffeur poids-lourd auprès de F \_\_\_\_\_ SA, après avoir déjà exercé une autre activité lucrative en 2002 ou 2003, en \_\_\_\_\_ (Suisse), pendant trois ans. Marié depuis 2009, il est père de \_\_\_ enfants mineurs, qui habitent dans son pays d'origine, et auxquels il verse environ CHF 2'000.- par mois, son épouse n'exerçant pas d'activité lucrative. Son salaire d'octobre 2015 s'est élevé à CHF 6'105.30 nets, il s'acquitte d'un loyer de CHF 1'005.- par mois et d'une prime d'assurance maladie de CHF 481.20 par trimestre.

Il est titulaire, depuis 2002, d'un permis de conduire professionnel délivré en Pologne et n'a jamais fait l'objet d'une décision de retrait ou de suspension de permis.

Il n'a pas d'antécédents judiciaires en Suisse.

### **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 CPP).

La partie qui attaque seulement certaines parties du jugement est tenue d'indiquer dans la déclaration d'appel, de manière définitive, sur quelles parties porte l'appel, à savoir (art. 399 al. 4 CPP) : la question de la culpabilité, le cas échéant en rapport avec chacun des actes (let. a) ; la quotité de la peine (let. b) ; les mesures qui ont été ordonnées (let. c) ; les prétentions civiles ou certaines d'entre elles (let. d) ; les conséquences accessoires du jugement (let. e) ; les frais, les indemnités et la réparation du tort moral (let. f) ; les décisions judiciaires ultérieures (let. g).

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. **2.1.1.** 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 du 4 novembre 1950 (CEDH – RS 0.101) et, sur le plan interne, par les art. 32 al. 1 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. – RS 101) et 10 al. 3 CPP, concerne tant le fardeau de la preuve que l'appréciation des preuves.

En tant que règle sur le fardeau de la preuve, ce principe signifie qu'il incombe à l'accusation d'établir la culpabilité de l'accusé, et non à ce dernier de démontrer son innocence. Il est violé lorsque le juge rend un verdict de culpabilité au seul motif que l'accusé n'a pas prouvé son innocence ; lorsqu'il résulte du jugement que, pour être parti de la fausse prémisse qu'il incombait à l'accusé de prouver son innocence, le juge l'a condamné parce qu'il n'avait pas apporté cette preuve (ATF 127 I 38 consid. 2a p. 40 et les arrêts cités) ou encore lorsque le juge condamne le prévenu au seul motif que sa culpabilité est plus vraisemblable que son innocence (arrêts du Tribunal fédéral 6B\_1145/2014 du 26 novembre 2015 consid. 1.2 et 6B\_748/2009 du 2 novembre 2009 consid. 2.1).

Comme règle de l'appréciation des preuves, le principe *in dubio pro reo* interdit au juge de se déclarer convaincu d'un état de fait défavorable à l'accusé, lorsqu'une appréciation objective des éléments de preuve recueillis laisse subsister un doute sérieux et insurmontable quant à l'existence de cet état de fait. Des doutes abstraits ou théoriques, qui sont toujours possibles, ne suffisent certes pas à exclure une condamnation. La présomption d'innocence n'est invoquée avec succès que si le recourant démontre qu'à l'issue de l'appréciation de l'ensemble des preuves, le juge aurait dû éprouver des doutes sérieux et irréductibles sur sa culpabilité (ATF 120 Ia 31 consid. 2 p. 33 ss ; ATF 124 IV 86 consid. 2a p. 87 ss).

**2.1.2.** L'art. 10 al. 2 CPP consacre le principe de la libre appréciation des preuves, en application duquel le juge donne aux moyens de preuve produits tout au long de la procédure la valeur qu'il estime devoir leur attacher pour se forger une intime conviction sur la réalité d'un fait (arrêt du Tribunal fédéral 6B\_348/2012 du 24 octobre 2012 consid. 1.3).

Le juge du fait dispose d'un large pouvoir dans l'appréciation des preuves (ATF 120 Ia 31 consid. 4b p. 40). Confronté à des versions contradictoires, il forge sa conviction sur la base d'un ensemble d'éléments ou d'indices convergents. L'appréciation des preuves doit être examinée dans son ensemble et l'état de fait déduit du rapprochement de divers éléments ou indices. Un ou plusieurs arguments corroboratifs peuvent demeurer fragiles si la solution retenue peut être justifiée de façon soutenable par un ou plusieurs arguments de nature à emporter la conviction (ATF 129 I 8 consid. 2.1 p. 9 ; arrêts du Tribunal fédéral 6B\_109/2014 du 25 septembre 2014 consid. 2.1 ; 6B\_398/2013 du 11 juillet 2013 consid. 2.1 et 6B\_642/2012 du 22 janvier 2013 consid. 1.1).

**2.1.3.** Les déclarations de la victime, entendue comme témoin, constituent un élément de preuve. Le juge doit, dans l'évaluation globale de l'ensemble des éléments probatoires rassemblés au dossier, les apprécier librement (arrêts du Tribunal fédéral 6B\_614/2012 du 15 février 2013 consid. 3.2.5 et 6B\_716/2010 du 15 novembre 2010 consid. 1.3 et 6B\_360/2008 du 12 novembre 2008 consid. 4.3).

Les déclarations successives d'un même témoin ne doivent pas nécessairement être écartées du seul fait qu'elles sont contradictoires ; il appartient au juge de retenir, sans arbitraire, la version qui lui paraît la plus convaincante et de motiver les raisons de son choix (arrêts du Tribunal fédéral 6B\_28/2013 du 13 juin 2013 consid. 1.2 et 6B\_429/2008 du 7 novembre 2008 consid. 4.2.3). Dans le cadre du principe de libre appréciation des preuves, rien ne s'oppose non plus à ne retenir qu'une partie des déclarations d'un témoin globalement crédible (ATF 120 Ia 31 consid. 3 spéc. p. 39 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B\_637/2012 du 21 janvier 2013 consid. 5.4).

**2.1.4.1.** À l'instar des autres moyens de preuve, le juge apprécie librement la force probante de l'expertise. Cette liberté trouve sa limite dans l'interdiction de l'arbitraire. Si le juge n'est, en principe, pas lié par les conclusions de l'expert, il ne peut s'en écarter, sous peine de violer l'art. 9 Cst., qu'en exposant les motifs déterminants et les circonstances bien établies qui lui commandent d'agir de la sorte. En se fondant sur une expertise non concluante, le juge pourrait violer le principe de l'interdiction de l'arbitraire. Tel serait le cas si des motifs suffisants ou de sérieux indices lui faisaient douter de l'exactitude d'une expertise (ATF 138 III 193 consid. 4.3.1 p. 198 s. ; ATF 129 I 49 consid. 4 p. 57 ; ATF 128 I 81 consid. 2 p. 86 ; ATF 118 Ia 144 consid. 1c p. 146 ; arrêts du Tribunal fédéral 6B\_210/2015 du 22 juin 2015 consid. 2.1.4 ; 6B\_993/2010 du 10 février 2011 consid. 3.2.1 et 6B\_787/2009 du 27 novembre 2009 consid. 1.1).

**2.1.4.2.** Les résultats issus d'une expertise privée réalisée sur mandat du prévenu sont soumis au principe de la libre appréciation des preuves et sont considérés comme des simples allégués de parties, non comme des moyens de preuve (ATF 141 IV 369 consid. 6 p. 373 s.). L'expert privé n'est pas considéré comme étant aussi indépendant et impartial que l'est un expert officiel puisqu'il se trouve dans une relation contractuelle avec la partie qui l'a mandaté et qu'il exprime une opinion personnelle, sans que l'autorité compétente ne lui ait rappelé les obligations incombant à un expert officiel (ATF 141 IV 369 consid. 6 p. 373 s. ; arrêt du Tribunal fédéral 6B\_49/2011 du 4 avril 2011 consid. 1.4).

Si une telle expertise n'a pas la même valeur probante qu'une expertise judiciaire, le juge n'en est pas moins tenu d'en tenir compte et d'examiner, dans les limites de l'arbitraire, si elle est propre à mettre en doute, sur les points litigieux importants, l'opinion et les conclusions de l'expert mandaté par l'autorité (ATF 137 II 266 consid. 3.2, RDAF 2012 I 497 ; arrêts du Tribunal fédéral 6B\_200/2013 du 26 septembre 2013 consid. 4.1 et 6B\_715/2011 du 12 juillet 2012 consid. 4.3.1).

**2.2.1.** Selon l'art. 125 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 (al. 1). Si la lésion est grave, la poursuite aura lieu d'office (al. 2).

La réalisation de cette infraction suppose la réunion de trois conditions : l'existence de lésions corporelles, une négligence et un lien de causalité entre la négligence et les lésions.

Conformément à l'art. 12 al. 3 CP, il y a négligence si, par une imprévoyance coupable, l'auteur a agi sans se rendre compte ou sans tenir compte des conséquences de son acte. La négligence suppose, tout d'abord, que l'auteur ait violé les règles de prudence que les circonstances lui imposaient pour ne pas excéder les limites du risque admissible. En second lieu, 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 (ATF 135 IV 56 consid. 2.1 p. 64 ; ATF 134 IV 255 consid. 4.2.3 p. 262 ; ATF 129 IV 119 consid. 2.1 p. 121).

**2.2.2.** S'agissant d'un accident de la route, il convient de se référer aux règles de la circulation pour déterminer quels étaient les devoirs de la prudence puis d'examiner si cette négligence est en relation de causalité avec les lésions subies par la victime (ATF 122 IV 133 consid. 2a p. 135).

Selon l'art. 26 ch. 1 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR – RS 741.01), chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies.

L'art. 31 al. 1 LCR dispose que le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de prudence. Il doit veiller à ce que son attention ne soit pas distraite (art. 3 al. 1 de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 [OCR – RS 741.11]). Le degré de l'attention requise par l'art. 3 al. 1 OCR s'apprécie au regard des circonstances d'espèce, telles que la densité du trafic, la configuration des lieux, l'heure, la visibilité et les sources de danger prévisibles (ATF 127 II 302 consid. 3c).

Le conducteur qui veut modifier sa direction de marche, par exemple pour obliquer, dépasser, se mettre en ordre de présélection ou passer d'une voie à l'autre, est tenu d'avoir égard aux usagers de la route qui viennent en sens inverse ainsi qu'aux véhicules qui le suivent (art. 34 al. 3 LCR).

Aux termes de l'art. 39 LCR, avant de changer de direction, le conducteur manifesterà à temps son intention au moyen des indicateurs de direction ou en faisant de la main des signes intelligibles (al. 1). Le conducteur qui signale son intention aux autres usagers de la route n'est pas dispensé pour autant d'observer les précautions nécessaires (al. 2).

Selon l'art. 32 al. 1 LCR, la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. Aux endroits où son véhicule pourrait gêner la circulation, le conducteur est tenu de circuler lentement et, s'il le faut, de s'arrêter, notamment aux endroits où la visibilité n'est pas bonne, aux intersections qu'il ne peut embrasser du regard, ainsi qu'aux passages à niveau (ATF 121 IV 286 consid. 4b p. 291 ; 121 II 127 consid. 4a p. 132 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B\_1247/2013 du 13 mars 2014 consid. 3.1). La violation de l'art. 32 ch. 1 LCR n'est pas subordonnée à la condition de la perte de maîtrise du véhicule (arrêts du Tribunal fédéral 6B\_1247/2013 précité et 4A\_76/2009 du 6 avril 2009 consid. 3.2). L'examen de l'adaptation de la vitesse aux circonstances, dans leur ensemble, est en principe une question de droit. La réponse à apporter dépend essentiellement de l'appréciation des circonstances locales, pour l'examen desquelles l'autorité cantonale dispose d'une certaine latitude (ATF 99 IV 227 consid. 2 p. 229 ; 91 IV 141 consid. 1 p. 142 ; 89 IV 98 consid. 2 p. 102 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B\_1247/2013 précité).

Celui qui est tenu d'accorder la priorité ne doit pas gêner dans sa marche le conducteur bénéficiaire de la priorité. Il réduira sa vitesse à temps et, s'il doit attendre, s'arrêtera avant le début de l'intersection (art. 14 al. 1 OCR). Le bénéficiaire de la priorité aura égard aux usagers de la route qui ont atteint l'intersection avant d'avoir pu apercevoir son véhicule (art. 14 al. 2 OCR).

L'art. 33 al. 1 et al. 2 LCR prévoit que le conducteur facilitera aux piétons la traversée de la chaussée et que, avant les passages pour piétons, le conducteur circulera avec une prudence particulière et, au besoin, s'arrêtera pour laisser la priorité aux piétons qui se trouvent déjà sur le passage ou s'y engagent. L'art. 6 al. 2 OCR précise qu'aux intersections où le trafic est réglé, les conducteurs qui obliquent sont tenus d'accorder la priorité aux piétons (...). Cette prescription ne s'applique pas lorsque le passage est donné par la flèche verte d'une signalisation lumineuse et qu'aucun feu jaune ne clignote.

Le Tribunal fédéral, dans un arrêt ATF 127 IV 34 (JdT 2001 I p. 455) a rappelé la jurisprudence selon laquelle l'angle mort est un facteur inhérent au mode de construction d'un véhicule et il appartient en principe au conducteur d'en tenir compte. Il n'est ainsi pas possible d'attribuer au hasard le fait qu'un usager de la route reste caché et de rejeter sur les autres le risque lié à l'angle mort. Au contraire, le conducteur doit se préoccuper d'éliminer tous les risques d'un tel facteur. Si la vue à l'avant est limitée et qu'aucun miroir ne permet au conducteur d'observer l'angle mort, il doit alors se soulever un instant de son siège et se pencher pour se procurer une visibilité suffisante afin de s'assurer que personne ne se trouve dans l'angle mort de son véhicule. Il n'en va en principe pas différemment lorsque la vue est limitée du côté droit. Il faut certes admettre que, dans une telle situation, les mesures de sécurité décrites ci-dessus ne permettent que partiellement d'éliminer les dangers inhérents liés à l'angle mort, le fait de se soulever de son siège ou de se pencher sur le côté ne

suffisant en principe pas pour acquérir une visibilité suffisante de l'angle mort du côté droit. Les rétroviseurs et miroirs d'accostage prescrits par les dispositions topiques ne le permettent pas non plus. Le conducteur doit en tout cas être conscient des dangers imminents au problème de l'angle mort et prendre toutes les mesures pour écarter ce danger lorsque, au vu des circonstances, il se peut qu'un usager de la route se trouve dans l'angle mort du côté droit de son véhicule. Dans cette perspective, il doit notamment accorder une importance toute particulière à ce danger, dans le sens d'une anticipation, et observer l'évolution du trafic dans la perspective de la manœuvre prévue. Une violation du devoir de prudence ne peut dès lors être imputée au chauffeur lorsqu'il n'aurait absolument pas pu constater la présence d'autres usagers de la route dans l'angle mort de son véhicule, même en faisant preuve de toute la prudence requise et que, au vu des circonstances, il ne devait pas compter sur une telle présence (consid. 3b p. 461 s. et les références citées).

On doit pouvoir exiger d'un chauffeur de camion qui entend tourner à droite à un carrefour qu'il regarde dans son rétroviseur extérieur, lorsqu'il attend au feu ou à un stop, pour voir si des cyclistes arrivent de l'arrière et entrent dans l'angle mort de son véhicule. Si cette démarche ne lui permet pas d'acquérir une certitude suffisante, il doit exécuter sa manœuvre lentement, soit très lentement et très prudemment, en "tâtonnant" et en s'arrêtant si nécessaire. Il est ainsi soumis aux mêmes exigences que le débiteur de la priorité qui veut s'engager sur une route prioritaire alors que la visibilité est très restreinte. C'est la seule manière de garantir la sécurité des éventuels cyclistes se trouvant à droite du véhicule qui manœuvre (consid. 3c/bb p. 464 et les références citées).

Pour déterminer si le conducteur a respecté son devoir de prudence, il faut tenir compte des circonstances concrètes du cas d'espèce. Le degré de prudence dont les chauffeurs de camion doivent faire preuve est élevé en raison de la dangerosité de leur véhicule. Une conduite raisonnable, c'est-à-dire qui ne gêne pas les autres usagers de la route, doit encore pouvoir être possible. Il ne faut pas non plus exiger de chaque usager qu'il fasse preuve, à chaque instant, d'une attention et d'une précaution extrêmes. Le conducteur doit pouvoir, dans le cas concret, réellement respecter les devoirs qui lui sont imposés. Le devoir de prudence ne doit pas être placé à un niveau tel qu'il soit impossible de le respecter même en cas de manœuvres parfaitement courantes ou que le respect d'une obligation entraîne nécessairement la violation d'une autre qui doit également être respectée. Le Tribunal fédéral a donc admis que le degré d'attention exigé des conducteurs doit être apprécié au regard de toutes les circonstances ; si l'essentiel de l'attention doit porter sur certains points, une attention moins grande peut être admise pour d'autres (consid. 3c/bb p. 465 et les références citées).

**2.2.3.** La violation fautive d'un devoir de prudence doit avoir été la cause naturelle et adéquate des lésions subies par la victime (ATF 133 IV 158 consid. 6 ; ATF 129 IV

119 consid. 2.4). Un comportement est la cause naturelle d'un résultat s'il en constitue l'une des conditions *sine qua non*, c'est-à-dire si, sans lui, le résultat ne se serait pas produit (ATF 138 IV 57 consid. 4.1.3 p. 61 ; 133 IV 158 consid. 6.1 p. 167 ; 125 IV 195 consid. 2b p. 197). 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 de la vie, le comportement était propre à entraîner un résultat du genre de celui qui s'est produit (ATF 138 IV 57 consid. 4.1.3 p. 61 ; 133 IV 158 consid. 6.1 p. 168 ; 131 IV 145 consid. 5.1 p. 147).

La causalité adéquate sera admise même si le comportement de l'auteur n'est pas la cause directe ou unique du résultat. Peu importe que le résultat soit dû à d'autres causes, notamment à l'état de la victime, à son comportement ou à celui de tiers (ATF 131 IV 145 consid. 5.2 p. 148).

La causalité adéquate peut toutefois être exclue si une autre cause concomitante, par exemple une force naturelle, le comportement de la victime ou d'un tiers, 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 134 IV 255 consid. 4.4.2 p. 265 s. et les arrêts cités ; arrêt du Tribunal fédéral 6B\_291/2015 du 18 janvier 2016 consid. 3.1).

**2.3.1.** En l'espèce, nul doute que les nombreuses atteintes à l'intégrité physique de l'intimée constituent des lésions corporelles, qui doivent être qualifiées de graves, lesquelles sont en rapport de causalité naturelle et adéquate avec la collision survenue le 25 juin 2013, ce qui n'est au demeurant pas contesté par l'appelant.

**2.3.2.** L'expert N\_\_\_\_\_ a indiqué avec précision les motifs pour lesquels il n'était pas possible d'établir avec certitude si l'intimée bénéficiait du feu vert lors du franchissement de l'intersection, cela au terme d'une analyse étoffée de tous les éléments du dossier, étant précisé que l'intimée ne s'en souvient pas.

Il existait à cet égard trop d'éléments incertains, voire incohérents, à commencer par l'heure exacte de l'accident qui ne pouvait qu'être estimée à une ou deux minutes près. En effet, le tachygraphe numérique dont était équipé le camion affichait une vitesse et des distances arrondies, l'exactitude de l'heure indiquée sur le diagramme et de la signalisation lumineuse n'était pas garantie, ce qui rendait impossible la superposition de toutes ces données. Au surplus, les déclarations du chauffeur et celles des témoins ne correspondaient pas aux mouvements enregistrés par le tachygraphe. La vitesse du vélo ne pouvait pas non plus être établie, pas plus qu'il

était possible de confirmer que la camion avait franchi le carrefour à la phase verte, à teneur stricte du tachygraphe. Le feu pour passage pour piétons, en revanche, était vert.

Ceci étant, l'incertitude liée à la phase de la signalisation lumineuse sur la voie du véhicule de l'appelant doit lui profiter, de sorte que la Chambre de céans retiendra que celui-ci, au moment d'emprunter le carrefour et avant l'accident, bénéficiait de la phase lumineuse verte, tout comme les piétons.

**2.3.3.** Selon N\_\_\_\_\_, même en ayant été particulièrement attentif trois ou quatre secondes avant le choc, le chauffeur n'aurait très probablement pas pu voir la cycliste, en raison de l'important angle mort inhérent à ce type de poids-lourd, péjoré encore par la configuration complexe du carrefour (glissière de sécurité, piste cyclable éloignée).

Aucun élément du dossier ne vient mettre en doute les déclarations de l'appelant, selon lesquelles, tout au long de sa manœuvre, clignotant droit enclenché, il a consciencieusement regardé dans ses rétroviseurs, ainsi que par la fenêtre de sa cabine, afin de s'assurer que personne n'empruntait le passage pour piétons ou ne surgissait depuis la droite.

**2.3.4.1.** Selon l'expert, la vitesse du camion au moment de la collision était de 12 km/h, ce qui résultait des déclarations de l'appelant et du témoin L\_\_\_\_\_, confrontées aux données du tachygraphe. Sa première estimation à 14 km/h n'était pas compatible avec l'emplacement du heurt sur la chaussée, de sorte qu'il avait supposé que le chauffeur avait fait preuve d'une réaction particulièrement rapide, ce qui situait l'impact une à deux secondes plus tôt.

Cette analyse est corroborée par l'appelant lui-même qui, en audience de jugement, a estimé sa vitesse à 10 ou 12 km/h. La déclaration du témoin K\_\_\_\_\_ n'est pas pertinente à cet égard, celui-ci s'abstenant de quantifier la vitesse "du pas" à laquelle il se réfère.

Au surplus, l'expert judiciaire a calculé qu'une vitesse réduite de moitié aurait permis à l'appelant d'immobiliser son véhicule, ou, à tout le moins, aurait laissé le temps à la cycliste de se déporter. Alternativement, une pause d'une à deux secondes aurait permis à l'intimée de sortir de l'angle mort.

Les conclusions de l'expert judiciaire, dont il a intégralement confirmé la teneur en audience de jugement, sont documentées et cohérentes.

**2.3.4.2.** L'appelant connaissait les caractéristiques de son camion, long de 18 à 20 mètres, attelé d'une remorque et chargé de près de quatre tonnes de marchandise. Il

était par ailleurs familier de la configuration des lieux, pour y avoir effectué des livraisons à plusieurs reprises.

Il a réalisé une manœuvre délicate, consistant à obliquer quasiment perpendiculairement, sur une artère très fréquentée, ce qui l'obligeait à croiser une contre-route desservie par les transports publics et les deux-roues.

Bien que tenu d'avoir des égards pour tous les usagers de la route, il devait prioritairement vouer son attention aux dangers auxquels il pouvait s'attendre et qui étaient effectivement reconnaissables pour lui.

En l'occurrence, l'appelant a constaté l'existence de la bande cyclable avant de manœuvrer. Son attention se concentrait presque exclusivement sur les véhicules venant de la contre-route, puisqu'en manoeuvrant, il pouvait se permettre de garder les yeux rivés sur ses rétroviseurs extérieurs droits, sans avoir besoin de vérifier le trafic venant de face ou de la voie de gauche.

Deux feux jaunes clignotants avertissaient les automobilistes de la présence éventuelle de piétons et/ou cyclistes, qui n'étaient pas prioritaires et devaient faire preuve d'une vigilance particulière. Le premier se trouvait à côté du feu vert pour son sens de marche (photos 2 et 3), feu que l'appelant a effectivement vu, le second à la hauteur du passage pour piétons (photo 4), que ce dernier n'a pas remarqué.

Il s'agit-là autant d'indices concrets qui auraient dû inciter l'appelant à une prudence extrême. Il ne pouvait en effet pas savoir lesquels, des piétons et/ou des cyclistes, bénéficiaient également d'un feu vert, et donc de la priorité. En d'autres termes, il devait compter sur leur présence au vu des circonstances. Il est par ailleurs fréquent que des cyclistes ou des piétons traversent au rouge.

Lorsque regarder dans le rétroviseur extérieur ne permet pas au chauffeur d'acquérir une certitude suffisante par rapport à la présence, respectivement l'absence de cyclistes dans son angle mort, il doit, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, exécuter la manœuvre lentement, soit très lentement et très prudemment, en "tâtonnant" et en s'arrêtant si nécessaire.

Force est dès lors de constater que la vitesse de l'appelant n'était pas adaptée à la situation. Si tel avait été le cas, il aurait roulé assez lentement pour remarquer le second feu clignotant qui attirait, une nouvelle fois, son attention sur les usagers non motorisés. Une vitesse de 12 km/h n'est en tout cas pas assimilable à un "tâtonnement", encore moins à une allure "du pas", qui est plutôt de l'ordre de 3 à 5 km/h.

Il sera par ailleurs relevé qu'une conduite approchant des 6 km/h, sur un tronçon de quelques mètres à peine, demeurerait possible au regard de la configuration des lieux. Même un arrêt très bref, d'une à deux secondes, n'aurait pas gêné les autres usagers de la route dans une mesure déraisonnable.

Par conséquent, l'appelant a violé son devoir de prudence découlant des règles de la circulation.

Cette négligence est en relation de causalité naturelle et adéquate avec les lésions de l'intimée, dans la mesure où une vitesse adaptée aux circonstances aurait permis d'éviter l'accident.

**2.3.4.3.** L'expert judiciaire a par ailleurs expliqué de manière convaincante en quoi l'interprétation de l'analyste privé se basait sur des hypothèses discutables. En particulier, dire que la cycliste avait traversé le carrefour au rouge, comme le prétendait ce dernier, revenait à admettre que l'accélération du camion à 88 mètres du point de choc s'était produite au moment même de l'apparition de sa phase verte, ce qui n'était pas établi.

La seconde détermination de l'expert privé, réalisée postérieurement à l'analyse de l'expert officiel, se limite, en substance, à répéter les conclusions de son premier rapport. L'auteur juxtapose ainsi sa propre appréciation à celle de l'expert N\_\_\_\_\_, faisant sienne des hypothèses non vérifiées. Il utilise en outre des termes imprécis, considérant que le camion était "*arrêté (ou presque)*", ce qui paraît antagoniste.

La CPAR ne tiendra dès lors pas compte des constatations ressortant des analyses privées produites par l'appelant.

**2.3.4.4.** L'expert N\_\_\_\_\_ a confirmé les premières constatations de la police en établissant que la collision survenue entre le véhicule de l'appelant et l'intimée s'était produite entre l'extrémité gauche du passage pour piétons et le bord droit de la piste cyclable, étant précisé que l'intimée a toujours affirmé se trouver déjà sur le passage protégé au moment de l'impact.

Il n'est ainsi possible d'exclure ni que la cycliste circulait sur le passage piétons, ni sur la bande cyclable adjacente, étant rappelé que le feu pour piétons était vert lors du franchissement de l'intersection par cette dernière.

Même s'il est vrai que l'intimée était elle-même en infraction, si elle circulait sur le passage protégé au guidon de son vélo, cela n'autorisait pas pour autant l'appelant à ne pas adapter sa vitesse au moment de le franchir, pour céder la priorité à ses usagers, ce alors même que deux feux jaunes "*attention piétons/cyclistes*"

clignotaient sur la voie de circulation du camion, l'exhortant à laisser la priorité aux personnes susceptibles de s'y trouver.

Un tel comportement n'était donc pas d'une importance telle à reléguer celui de l'appelant au second plan, dans la mesure où il n'est pas si extraordinaire, au point de ne pouvoir s'y attendre, de rencontrer une cycliste dans cette configuration, à plus forte raison dans une trajectoire se situant à la limite entre le passage et la bande contiguë.

Le comportement de l'intimée n'a dès lors pas interrompu l'enchaînement causal ayant abouti à l'accident.

**2.3.5.** C'est donc à bon droit que le premier juge a reconnu l'appelant coupable de lésions corporelles graves par négligence.

L'appel sera rejeté et le jugement confirmé.

- 3. 3.1.** 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).

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 134 IV 17 consid. 2.1 p. 19 ss ; 129 IV 6 consid. 6.1 p. 20 ss ; arrêt du Tribunal fédéral 6B\_660/2013 du 19 novembre 2013 consid. 2.2). L'art. 47 CP confère un large pouvoir d'appréciation au juge. Celui-ci ne viole le droit fédéral en fixant la peine que s'il sort du cadre légal, s'il se fonde sur des critères étrangers à l'art. 47 CP, s'il omet de prendre en considération des éléments d'appréciation prévus par cette disposition ou, enfin, si la peine qu'il prononce est exagérément sévère ou clémente au point de constituer un abus du pouvoir d'appréciation (ATF 136 IV 55 consid. 5.6 p. 61 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B\_1249/2014 du 7 septembre 2015 consid. 1.2).

**3.2.** Conformément à l'art. 34 CP, la peine pécuniaire est fixée en jours-amende dont le tribunal fixe le nombre en fonction de la culpabilité de l'auteur (al. 1). Un jour-amende est de 3'000 francs au plus. Le juge en arrête le montant selon la situation personnelle et économique de l'auteur au moment du jugement, notamment en tenant compte de son revenu et de sa fortune, de son mode de vie, de ses obligations d'assistance, en particulier familiales, et du minimum vital (al. 2).

**3.3.** Selon l'art. 42 al. 4 CP, le juge peut prononcer, en plus du sursis, une peine pécuniaire sans sursis ou une amende selon l'art. 106 CP.

Le juge fixe le montant de l'amende et la quotité de la peine privative de liberté de substitution en tenant compte de la situation de l'auteur, afin que la peine corresponde à la faute commise (art. 106 al. 3 CPP). Pour tenir compte du caractère accessoire des peines cumulées, il se justifie en principe d'en fixer la limite supérieure à un cinquième, respectivement à 20%, de la peine principale (ATF 135 IV 188 consid. 3.4.4. p. 191).

**3.4.1.** En l'espèce, bien qu'il attaque le jugement dans son ensemble, l'appelant n'émet pas de critique spécifique sur la peine qui lui a été infligée.

En condamnant l'appelant à une peine pécuniaire de 45 jours-amende, le premier juge a adéquatement tenu compte de sa faute, qui relève de l'imprudence, et de ses circonstances personnelles, de sorte que la CPAR fait sienne la motivation du jugement de première instance sur ce point.

Le montant du jour-amende, arrêté à CHF 50.-, est adéquat au regard de la situation économique de l'appelant et doit par conséquent être confirmé.

Le principe du sursis, dont les conditions sont au demeurant réalisées, est acquis à l'appelant (art. 391 al. 2 CPP).

**3.4.2.** L'amende de CHF 450.-, prononcée à titre de sanction immédiate, n'a pas non plus été remise en cause en appel et respecte les principes jurisprudentiels en la matière. Elle sera par conséquent confirmée, de même que la peine privative de liberté de substitution arrêtée à neuf jours.

- 4. 4.1.** L'art. 433 al. 1 CPP, également applicable à la procédure d'appel par le renvoi de l'art. 436 al. 1 CPP, permet à la partie plaignante de demander au prévenu une juste indemnité pour les dépenses obligatoires occasionnées par la procédure lorsqu'elle obtient gain de cause (let. a). La partie plaignante adresse ses prétentions à l'autorité pénale ; elle doit les chiffrer et les justifier (al. 2).

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*, 2<sup>e</sup> éd., Bâle 2014, n. 10 ad art. 433 ; N. SCHMID, *Schweizerische Strafprozessordnung : Praxiskommentar*, 2<sup>e</sup> 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 des frais d'avocat de la partie plaignante (arrêts du Tribunal fédéral 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). En particulier, les démarches doivent apparaître nécessaires et adéquates pour la défense du point de vue de la partie plaignante raisonnable (arrêts du Tribunal fédéral 6B\_495/2014 du 6 octobre 2014 consid. 2.1 ; 6B\_159/2012 du 22 juin 2012 consid. 2.3).

Les honoraires d'avocat se calculent selon le tarif usuel du barreau applicable dans le canton où la procédure se déroule (arrêt du Tribunal fédéral 6B\_392/2013 du 4 novembre 2013 consid. 2.3). Bien que le canton de Genève ne connaisse pas de tarif officiel des avocats, il n'en a pas moins posé, à l'art. 34 de la loi sur la profession d'avocat du 26 avril 2002 (LPAv – RS E 6 10), les principes généraux devant présider à la fixation des honoraires, qui doivent en particulier être arrêtés compte tenu du travail effectué, de la complexité et de l'importance de l'affaire, de la responsabilité assumée, du résultat obtenu et de la situation du client. Sur cette base, la Cour de justice retient en principe un tarif horaire entre CHF 400.- et CHF 450.- pour un chef d'étude, de CHF 350.- pour celle de collaborateurs et de CHF 150.- pour les stagiaires (AARP/125/2012 du 30 avril 2012 consid. 4.2 ; ACPR/178/2015 du 23 mars 2015 consid. 2.1 ; cf. arrêts du Tribunal fédéral 2C\_725/2010 du 31 octobre 2011 consid. 3 et 2C\_25/2008 du 18 juin 2008 consid. 3, en matière d'assistance juridique, faisant référence aux tarifs usuels d'un conseil de choix à Genève).

**4.2.** La partie plaignante ayant obtenu gain de cause en appel, le principe de l'indemnisation de ses dépenses nécessaires pour la procédure d'appel lui est acquis.

M<sup>e</sup> D\_\_\_\_\_, conseil de choix de C\_\_\_\_\_, a produit un relevé d'activité comprenant 8h30 au tarif de CHF 400.-/heure et 15 minutes à celui de CHF 450.-/h, pour un total de CHF 3'512.50, hors TVA.

L'activité déployée par le conseil de l'intimée est en adéquation avec la nature et la difficulté de l'affaire, référence étant faite au surplus à la notion de juste indemnité consacrée à l'art. 433 CPP.

En conclusion, l'appelant sera condamné à verser à l'intimée une indemnité de CHF 3'793.50, TVA à 8% (CHF 281.-) incluse, pour la couverture de ses frais pour la procédure d'appel.

5. Vu l'issue de la procédure, les prétentions en indemnisation formulées par l'appelant pour ses frais de défense en première instance et en appel sont infondées et doivent être rejetées (art. 429 CPP).
6. L'appelant, qui succombe, supportera les frais de la procédure d'appel envers l'État (art. 428 CPP).

\* \* \* \* \*

**PAR CES MOTIFS,  
LA COUR :**

Reçoit l'appel formé par A\_\_\_\_\_ contre le jugement JTDP/794/2015 rendu le 9 novembre 2015 par le Tribunal de police dans la procédure P/9563/2013.

Le rejette.

Condamne A\_\_\_\_\_ à payer à C\_\_\_\_\_ la somme de CHF 3'793.50, TVA comprise, à titre d'indemnité pour ses dépenses liées à la procédure d'appel.

Condamne A\_\_\_\_\_ aux frais de la procédure d'appel, qui comprennent un émolument de CHF 1'500.-.

Notifie le présent arrêt aux parties.

Le communique, pour information, à l'autorité inférieure, à l'Office cantonal de la population et des migrations et à la Direction générale des véhicules.

**Siégeant :**

Madame Alessandra CAMBI FAVRE-BULLE, présidente; Monsieur Jacques DELIEUTRAZ et Monsieur Pierre MARQUIS, juges.

La greffière :

Séverine HENAUER

La présidente :

Alessandra CAMBI FAVRE-BULLE

**Indication des voies de recours :**

*Conformément aux art. 78 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF; RS 173.110), 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.*

*Dans la mesure où il a trait à l'indemnité de l'avocat désigné d'office ou du conseil juridique gratuit pour la procédure d'appel, et conformément aux art. 135 al. 3 let. b CPP et 37 al. 1 de la loi fédérale sur l'organisation des autorités pénales de la Confédération du 19 mars 2010 (LOAP; RS 173.71), le présent arrêt peut être porté dans les dix jours qui suivent sa notification avec expédition complète (art. 39 al. 1 LOAP, art. 396 al. 1 CPP) par-devant la Cour des plaintes du Tribunal pénal fédéral (6501 Bellinzone).*

P/9563/2013

**ÉTAT DE FRAIS**

AARP/275/2016

**COUR DE JUSTICE**

Selon le règlement du 22 décembre 2010 fixant le tarif des frais et dépens en matière pénale (E 4 10.03).

---

|   |            |                  |
|---|------------|------------------|
| <b>Total des frais de procédure du Tribunal de police</b> | <b>CHF</b> | <b>11'043.50</b> |
|---|------------|------------------|

---

**Bordereau de frais de la Chambre pénale d'appel et de révision**

|  |     |      |
|--|-----|------|
| Délivrance de copies et photocopies (let. a, b et c) | CHF | 0.00 |
|--|-----|------|

|  |     |        |
|--|-----|--------|
| Mandats de comparution, avis d'audience et divers (let. i) | CHF | 400.00 |
|--|-----|--------|

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

|               |     |       |
|---------------|-----|-------|
| État de frais | CHF | 75.00 |
|---------------|-----|-------|

|                        |     |          |
|------------------------|-----|----------|
| Émoluments de décision | CHF | 1'500.00 |
|------------------------|-----|----------|

---

|  |            |                 |
|--|------------|-----------------|
| <b>Total des frais de la procédure d'appel</b> | <b>CHF</b> | <b>1'975.00</b> |
|--|------------|-----------------|

---

|  |            |                  |
|--|------------|------------------|
| <b>Total général (première instance + appel)</b> | <b>CHF</b> | <b>13'018.50</b> |
|--|------------|------------------|