



POUVOIR JUDICIAIRE

P/17525/2024

ACPR/263/2026

COUR DE JUSTICE

Chambre pénale de recours

Arrêt du vendredi 13 mars 2026

Entre

**A\_\_\_\_\_**, représenté par M<sup>e</sup> Agnès VON BEUST, avocate, AVOCATS & NOTAIRES 47,  
rue Centrale 47, case postale 93, 2501 Bienne,

recourant,

contre l'ordonnance de classement rendue le 6 février 2026 par le Ministère public,

et

**LE MINISTÈRE PUBLIC** de la République et canton de Genève, route de Chancy 6B, 1213  
Petit-Lancy, case postale 3565, 1211 Genève 3,

intimé.

---

**EN FAIT :**

- A. a.** Par acte expédié le 19 février 2026, A\_\_\_\_\_ recourt contre l'ordonnance du 6 février 2026, notifiée le 10 février suivant, par laquelle le Ministère public a rejeté ses réquisitions de preuve et ordonné le classement de la procédure s'agissant des faits qu'il avait dénoncés.

Le recourant conclut, sous suite de frais et dépens, principalement à l'annulation de ladite ordonnance et au renvoi de l'affaire au Ministère public pour procéder à la mise en accusation de B\_\_\_\_\_ du chef de lésions corporelles graves et violations de la LCR, subsidiairement au renvoi de la procédure au Ministère public pour complément d'instruction devant comprendre à tous le moins les actes qu'il énumère.

- b.** Le recourant a versé les sûretés en CHF 1'200.- qui lui étaient réclamées par la Direction de la procédure.

- B.** Les faits pertinents suivants ressortent du dossier :

- a.** En date du 25 juillet 2024, A\_\_\_\_\_, né le \_\_\_\_\_ 1970, a déposé une plainte pénale contre inconnu pour lésions corporelles graves par négligence.

Il a expliqué que le 24 mai 2024, vers midi, il circulait au guidon de son vélo électrique de marque C\_\_\_\_\_ sur la voie de droite [de la] rue 1\_\_\_\_\_, en direction de la plaine de Plainpalais. Une camionnette étant arrêtée sur la chaussée, "*vers le trottoir*", il avait été contraint de dévier sa trajectoire pour la dépasser, empruntant la voie de gauche, qui était libre. Il avait alors "*probablement*" glissé sur les voies du tram, chuté et percuté ladite camionnette et la route, "*dans un ordre qui restait à clarifier*". Il avait été emmené en ambulance aux Hôpitaux universitaires de Genève. Il était désormais tétraplégique [cf. un certificat médical émis le 25 juin 2024 par le Centre [de rééducation] D\_\_\_\_\_ à E\_\_\_\_\_ (canton de Lucerne)].

- b.** Il ressort du rapport de renseignements établi par la brigade routière et accidents de la police (ci-après: BRA) le 29 août 2024, notamment que la chaussée était sèche. Aucune trace de freinage ou de ripage n'était visible. Au moment de l'accident, B\_\_\_\_\_, utilisateur d'un véhicule de livraison, était en train d'effectuer un déchargement de marchandises, le plateau élévateur de son véhicule en position ouverte, à même le sol. Quelques mètres après son changement de voie, A\_\_\_\_\_, avec les roues de son cycle, avait perdu de l'adhérence sur l'aiguillage des voies de tram, perdu la maîtrise de son véhicule et glissé sur le côté droit. La rotation de son deux-roues avait eu pour effet de l'éjecter sur le côté gauche avant de le projeter dans l'angle arrière du véhicule de livraison, entre le plateau élévateur et le plancher du véhicule.

F\_\_\_\_\_, un automobiliste témoin de l'accident, avait confirmé le déroulement de cet accident.

**c.** Deux croquis de l'accident ont été établis le 10 août 2024 par la BRA montrant, pour le premier, la position du cycliste alors qu'il circulait sur la voie de gauche, la camionnette arrêtée le long de la chaussée à droite, l'absence de marquage au sol indiquant qu'il s'agirait d'une place de livraison, et le véhicule du témoin F\_\_\_\_\_ situé sur la voie de droite en léger retrait par rapport au cycliste, et pour le second le point de perte d'adhérence du cycliste sur l'aiguillage et les points de heurt/chute.

**d.** Le visionnement des images de vidéosurveillance corrobore le déroulement de l'accident tel que décrit par la BRA.

On voit par ailleurs sur ces images qu'à la hauteur où le camion de livraison est stationné se trouvent sur la droite, bordant le trottoir, des restaurants avec terrasses, du mobilier urbain, des arbres et des passants. Le camion est situé très proche du trottoir et occupe la quasi-intégralité de la voie de circulation de droite. L'avant du camion est positionné peu avant une première ligne discontinue, la suite du tracé en comportant une seconde, puis cinq plus petites lignes discontinues, avant la ligne continue démarquant la présélection de droite.

L'arrière du camion est ouvert et permet de voir que ne se trouve à l'intérieur plus qu'une palette contenant de la marchandise.

Avant que n'apparaisse A\_\_\_\_\_, plusieurs scootéristes ont effectué la même manœuvre que lui, sur un tracé sec et rectiligne, les obligeant à composer avec la présence des voies du tram. Des voitures apparaissent dans le champ de vision à distance du cycliste, très peu de temps avant sa chute. Autrement dit, juste avant que l'on ne voie ce dernier dérapier sur les rails, la voie de circulation dans laquelle il progressait était libre d'autres usagers à brève distance, devant et derrière. On ne le voit à aucun moment ralentir avant sa chute ni regarder sur sa gauche vers l'arrière avant de s'engager sur la voie de gauche.

**e.** A\_\_\_\_\_ a fait l'objet le 26 novembre 2024 d'une ordonnance pénale du Service des contraventions (ci-après: SdC) le condamnant à une amende de CHF 860.- et des frais de CHF 150.- pour avoir perdu la maîtrise de son vélo électrique (art. 26, 31 et 90 LCR).

Il y a formé opposition le 5 décembre 2024.

Le 10 juin 2025, le Ministère public a évoqué auprès du SdC la procédure liée à cette ordonnance pénale.

Ces faits ont été classés par le Ministère public, par ordonnance du 6 février 2026, sur la base de l'art. 54 CP. Cette décision n'a pas été contestée.

**f.** En réponse à une demande du Ministère public, la BRA a, par courriel du 31 mai 2025, indiqué que le camion avait le droit de stationner à cet endroit pour charger/décharger de la marchandise, pour autant que les opérations fussent

rapidement menées à terme (cf. art. 21 OCR), ce qui avait effectivement été le cas. Pour le surplus, la police n'avait pas été en mesure de vérifier si la place de livraison derrière le bar G\_\_\_\_\_ [situé no. \_\_\_\_\_, rue 1\_\_\_\_\_] était libre lorsque la camionnette était arrivée.

**g.** Le 7 novembre 2025, A\_\_\_\_\_ a requis le croquis établi par la police, son audition, ainsi que celle de B\_\_\_\_\_.

**h.** Par avis de prochaine clôture de l'instruction du 13 novembre 2025, le Ministère public a informé A\_\_\_\_\_ de son intention de rendre une ordonnance de classement.

**i.** Dans le délai imparti, A\_\_\_\_\_ a derechef sollicité les actes d'instruction précités.

**C.** Dans l'ordonnance querellée, le Ministère public a rejeté les réquisitions de preuve en relevant que le croquis de la police se trouvait déjà dans le dossier et avait été à disposition du plaignant pour consultation. Ce dernier avait pu détailler sa version de l'accident lors de son dépôt de plainte, version d'ailleurs corroborée par les constatations de la police et les images de vidéosurveillance. L'audition du conducteur de la camionnette n'était pas nécessaire puisqu'il était établi que le stationnement de la camionnette là où elle se trouvait était autorisé.

Les graves lésions corporelles subies par A\_\_\_\_\_ du fait du heurt ne pouvaient être reprochées pénalement à un tiers, eu égard au fait qu'aucun manquement à un devoir de prudence n'était établi. La présence de la camionnette, qui avait obligé A\_\_\_\_\_ à dévier de son chemin, était autorisée pour charger/décharger de la marchandise, pour autant que les opérations fussent rapidement menées à terme, ce qui avait effectivement été le cas. En outre, la police n'avait pas été en mesure de vérifier si des places de livraison à proximité étaient libres lorsque la camionnette s'était stationnée. Il ne pouvait donc – d'emblée – être imputé une quelconque violation d'un devoir de prudence ou d'une règle de la circulation routière par l'usager de la camionnette qui n'avait commis aucune infraction, "*a fortiori par négligence*".

Le classement de la procédure pénale a été ordonné sur la base de l'art. 319 al. 1 let. b CPP.

**D. a.** Dans son recours, A\_\_\_\_\_ indique être sorti du centre D\_\_\_\_\_ de E\_\_\_\_\_ le 27 février 2025 et ne plus pouvoir se déplacer sans un fauteuil roulant. Il souffrait de nombreux troubles des organes internes. Il avait pu reprendre son emploi [étant ingénieur en télécommunications à teneur du rapport de la BRA] sous forme de mesures professionnelles de l'AI, à temps très partiel. Les thérapies étaient chronophages. Avant l'accident, il était en bonne santé. Il avait au moment d'enfourcher son vélo tous les équipements de sécurité requis.

Les faits avaient été constatés de manière inexacte et incomplète. L'ordonnance de classement avait été rendue de manière hâtive, alors même que le Ministère public aurait dû donner à cette affaire l'importance qu'elle méritait, dans la mesure où lui-

même était affecté d'une lésion corporelle grave permanente. L'ordonnance querellée violait le droit, plus particulièrement les art. 37 LCR, 18 OCR, 125 CP et 319 CPP *a contrario*. Pour se prononcer sur la légalité du stationnement du camion, le Ministère public avait entrepris une seule mesure d'instruction, à savoir l'envoi d'un courriel à la BRA. Il n'avait donc pas daigné clarifier le point de savoir si l'art. 18 OCR avait été respecté en l'espèce. Or, par son conseil, il avait exposé à deux reprises ses interrogations quant au respect de cette disposition, en soulignant la géographie des lieux. L'endroit choisi par le camion pour se stationner cumulait au moins trois interdits, à savoir qu'il se trouvait après un virage, à côté de rails qui créaient un obstacle, et sur une voie de présélection. Le courriel de la BRA du 31 mai 2025 mentionnait seulement l'art. 21 OCR, ce qui était clairement insuffisant et ne permettait pas d'appréhender la situation de fait et de droit. La BRA se référait à la rapidité des opérations de déchargement effectuées par le chauffeur du camion, mention qui ne figurait pas dans le rapport de police. Le chauffeur n'avait pas été entendu. Or, il devrait s'expliquer sur la durée du déchargement, les raisons de son arrêt à cet endroit, le type de marchandises qu'il déchargeait, et l'existence ou non de places de stationnement alternatives, éléments qui ne figuraient pas au dossier, soit des lacunes qui n'avaient pas été comblées par la suite de l'instruction. Lui-même avait sollicité l'avis de la Fondation des parkings qui, par courriel du 12 février 2026, sur la base d'une photographie – produite à l'appui du recours et issue des images de vidéosurveillance – avait conclu que le stationnement de la camionnette sur une voie de présélection était illicite, et aurait pu donner lieu au prononcé d'une amende d'ordre et pouvait engendrer une mise en danger. La partie avant du camion mordait sur la première ligne discontinue, contrairement à ce qui apparaissait sur le croquis, ce après l'intersection entre la rue 2 \_\_\_\_\_ et [la] rue 1 \_\_\_\_\_, à proximité immédiate des voies de tram qui constituaient un obstacle. La décision fautive du chauffeur de camion de stationner à cet endroit avait mené à la perte d'adhérence sur les rails. C'était le choc de sa tête contre le coin arrière du camion (la mase) qui avait entraîné une compression de sa moëlle épinière.

Il devait être entendu pour préciser son (bon) état de santé le jour de l'accident, le chemin qu'il parcourait et sa visibilité avant l'accident, ainsi que l'enjeu que représentait pour lui la procédure, compte tenu de sa tétraplégie. Une expertise technique devait être réalisée, dans la mesure où le croquis de la police n'était pas fiable, pour déterminer le positionnement du camion et l'exploration de places alternatives. Les images de vidéosurveillance précédant l'arrivée du camion devaient également être requises pour déterminer son heure d'arrivée et la rapidité d'exécution de son chauffeur.

**b.** À réception des sûretés, la cause a été gardée à juger sans échange d'écritures, ni débats.

**EN DROIT :**

1. Le recours est recevable pour avoir été déposé selon la forme et dans le délai prescrits (art. 385 al. 1 et 396 al. 1 CPP), concerner une ordonnance sujette à recours auprès de la Chambre de céans (art. 393 al. 1 let. a CPP) et émaner du plaignant qui, partie à la procédure (art. 104 al. 1 let. b CPP), a qualité pour agir, ayant un intérêt juridiquement protégé à voir poursuivre l'auteur de la prétendue infraction commise contre son intégrité physique (art. 115 et 382 al. 1 CPP).
2. La Chambre pénale de recours peut décider d'emblée de traiter sans échange d'écritures ni débats les recours manifestement irrecevables ou mal fondés (art. 390 al. 2 et 5 *a contrario* CPP). Tel est le cas en l'occurrence, au vu des considérations qui suivent.
3. Le recourant se plaint d'une constatation incomplète et inexacte des faits.

Dès lors que la Chambre de céans jouit d'un plein pouvoir de cognition en droit et en fait (art. 393 al. 2 let. a et b CPP), les éventuelles constatations incomplètes ou inexactes du Ministère public auront été corrigées dans l'état de fait établi ci-devant.

4. Le recourant estime que les conditions d'une non-entrée en matière ne sont pas réalisées.

**4.1.** En application de l'art. 319 al. 1 CPP, le ministère public classe la procédure lorsqu'après la clôture de l'instruction (art. 318 al. 1 CPP), aucun soupçon justifiant une mise en accusation n'est établi (let. a), ou lorsque les éléments constitutifs d'une infraction ne sont pas réunis (let. b).

De manière générale, les motifs de classement sont ceux qui déboucheraient à coup sûr ou du moins très probablement sur un acquittement ou une décision similaire de l'autorité de jugement (Message relatif à l'unification du droit de la procédure pénale du 21 décembre 2005, FF 2006 p. 1255). Le principe *in dubio pro duriore*, qui découle du principe de la légalité, s'applique (art. 5 al. 1 Cst. et 2 al. 2 CPP en relation avec les art. 319 al. 1 et 324 CPP; ATF 138 IV 86 consid. 4.2). Il signifie qu'en principe, un classement ne peut être prononcé par le ministère public que lorsqu'il apparaît clairement que les faits ne sont pas punissables ou que les conditions à la poursuite pénale ne sont pas remplies. Le ministère public et l'autorité de recours disposent, dans ce cadre, d'un certain pouvoir d'appréciation. La procédure doit se poursuivre lorsqu'une condamnation apparaît plus vraisemblable qu'un acquittement ou lorsque les probabilités d'acquittement et de condamnation apparaissent équivalentes, en particulier en présence d'une infraction grave (ATF 138 IV 86 consid. 4.1.2; 137 IV 285 consid. 2.5).

En effet, en cas de doute quant à la situation factuelle ou juridique, ce n'est pas à l'autorité d'instruction ou d'accusation mais au juge matériellement compétent qu'il appartient de se prononcer (ATF 143 IV 241 consid. 2.2.1; 138 IV 86 consid. 4.1.2 et les références citées). L'établissement de l'état de fait incombe principalement au juge matériellement compétent pour se prononcer sur la culpabilité du prévenu. Le ministère public et l'autorité de recours n'ont dès lors pas, dans le cadre d'une décision

de classement d'une procédure pénale, respectivement à l'encontre d'un recours contre une telle décision, à établir l'état de fait comme le ferait le juge du fond. Des constatations de fait sont admises au stade du classement, dans le respect du principe *in dubio pro duriore*, soit dans la mesure où les faits sont clairs, respectivement indubitables, de sorte qu'en cas de mise en accusation ceux-ci seraient très probablement constatés de la même manière par le juge du fond. Tel n'est pas le cas lorsqu'une appréciation différente par le juge du fond apparaît tout aussi vraisemblable. Le principe *in dubio pro duriore* interdit ainsi au ministère public, respectivement à l'autorité de recours, confrontés à des preuves non claires, d'anticiper sur l'appréciation des preuves par le juge du fond. L'appréciation juridique des faits doit en effet être effectuée sur la base d'un état de fait établi en vertu du principe *in dubio pro duriore*, soit sur la base de faits clairs (ATF 143 IV 241 consid. 2.3.2; arrêt du Tribunal fédéral 6B\_127/2019 du 9 septembre 2019 consid. 4.1.2).

À ce stade de la procédure, c'est donc l'acquittement qui doit apparaître comme l'issue la plus probable pour que le ministère public puisse prononcer un classement, ce qui signifie *a contrario* qu'en cas de doute, le renvoi en jugement doit être privilégié (arrêt du Tribunal fédéral 1B\_24/2012 du 18 juillet 2012 consid. 2.2.2).

**4.2.** Selon l'art. 6 al. 1 CPP, les autorités pénales recherchent d'office tous les faits pertinents pour la qualification de l'acte et le jugement du prévenu. Elles mettent en œuvre tous les moyens de preuves licites qui, selon l'état des connaissances scientifiques et l'expérience, sont propres à établir la vérité (art. 139 al. 1 CPP). Il n'y a pas lieu d'administrer des preuves sur des faits non pertinents, notoires, connus de l'autorité pénale ou déjà suffisamment prouvés (al. 2).

La maxime de l'instruction n'oblige toutefois pas l'autorité à administrer des preuves d'office, même requises (cf. art. 107 al. 1 let. e CPP), lorsque les preuves administrées lui ont permis de se forger une conviction et que, procédant à une appréciation anticipée d'autres preuves, elle a la certitude qu'elles ne pourraient pas l'amener à modifier son opinion (art. 139 al. 2 CPP; arrêt du Tribunal fédéral 6B\_467/2025 du 13 janvier 2026 consid. 2.2).

**4.3.** L'art. 125 CP réprime le comportement de quiconque, par négligence, fait subir à une personne une atteinte à l'intégrité corporelle ou à la santé. Elle suppose la réalisation de trois conditions : une négligence, une atteinte à l'intégrité physique et un lien de causalité naturelle et adéquate entre ces deux éléments (arrêt du Tribunal fédéral 6B\_976/2023 du 29 novembre 2023 consid. 1.2).

La négligence est l'imprévoyance coupable commise par quiconque, ne se rendant pas compte des conséquences de son acte, agit sans user des précautions commandées par les circonstances et sa situation personnelle (art. 12 al. 3 CP).

Deux conditions doivent être remplies pour qu'il y ait négligence. Il faut que l'auteur ait, d'une part, violé les règles de prudence que les circonstances lui imposaient pour

ne pas excéder les limites du risque admissible et que, d'autre part, il n'ait pas déployé l'attention et les efforts que l'on pouvait attendre de lui pour se conformer à son devoir (ATF 143 IV 138 consid. 2.1).

**4.4.** S'agissant d'un accident de la route, il convient de se référer aux règles de la circulation routière puis d'examiner si la négligence est en relation de causalité avec les lésions subies par la victime (ATF 122 IV 133 consid. 2a; arrêt du Tribunal fédéral 6B\_976/2023 du 29 novembre 2023 consid. 1.2). 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 133 IV 158 consid. 6.1). 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). 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). La causalité adéquate peut 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 143 III 242 consid. 3.7; 134 IV 255 consid. 4.4.2).

**4.5.** À teneur de l'art. 31 al. 1 LCR, le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence. L'art. 3 al. 1 OCR précise que le conducteur vouera son attention à la route et à la circulation. 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 137 IV 290 consid. 3.6 et les références citées ; arrêt du Tribunal fédéral 1C\_179/2023 du 3 août 2023 consid. 3.1). Lorsqu'un conducteur doit prêter son attention visuelle principalement dans une direction déterminée, on peut admettre que son attention soit moindre dans les autres (ATF 122 IV 225 consid. 2b). Le conducteur doit avant tout porter son attention, outre sur sa propre voie de circulation, sur les dangers auxquels on doit s'attendre et peut ne prêter qu'une attention secondaire à d'éventuels comportements inhabituels ou aberrants (ATF 122 IV 225 consid. 2c ; arrêt du Tribunal fédéral 6B\_33/2021 du 12 juillet 2021 consid. 3.2.2).

**4.6.** Selon l'art. 26 al. 1 LCR, 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.

La jurisprudence a déduit de cette règle le principe de la confiance, selon lequel l'usager de la route qui se comporte réglementairement est en droit d'attendre des autres usagers, aussi longtemps que des circonstances particulières ne doivent pas l'en dissuader, qu'ils se comportent également de manière conforme aux règles de la circulation, c'est-à-dire ne le gênent pas ni ne le mettent en danger (ATF 143 IV 500 consid. 1.2.4; 143 IV 138 consid. 2.1).

**4.7.** Selon l'art. 37 LCR, le conducteur qui veut s'arrêter aura égard, dans la mesure du possible, aux véhicules qui le suivent (al. 1). Les véhicules ne seront arrêtés ni parqués aux endroits où ils pourraient gêner ou mettre en danger la circulation (al. 2). Un véhicule gêne le trafic au sens de l'art. 37 al. 2 LCR s'il constitue un obstacle important, propre à provoquer des accidents malgré l'attention requise des autres usagers de la route ou à entraver notablement leur circulation (ATF 102 II 281 consid. 3a et les références citées).

**4.7.1.** L'art. 18 OCR, qui concrétise l'art. 37 al. 2 LCR en ce qui concerne l'arrêt, prévoit en son al. 1 que les conducteurs s'arrêteront si possible hors de la chaussée. Sur la chaussée, ils ne placeront leur véhicule qu'au bord et parallèlement à l'axe de circulation.

Selon l'art. 18 al. 2 OCR, l'arrêt volontaire est interdit aux endroits dépourvus de visibilité, notamment dans les tournants et au sommet des côtes ainsi qu'à leurs abords (let. a); aux endroits resserrés et à côté d'un obstacle se trouvant sur la chaussée (let. b); sur les tronçons servant à la présélection ainsi qu'à côté des lignes de sécurité, des lignes longitudinales continues et des lignes doubles lorsqu'il ne reste pas un passage d'une largeur de 3 m au moins (let. c).

**4.7.2.** Les dispositions précitées interdisant l'arrêt et le parcage sont fondées sur le fait qu'un véhicule arrêté sur la chaussée peut constituer, selon les circonstances, un obstacle important au trafic et même créer un sérieux danger pouvant causer des accidents, malgré l'attention qu'on peut exiger des autres usagers. Il n'y a donc pas lieu d'examiner si l'arrêt antiréglementaire d'un véhicule a aussi gêné ou mis concrètement en danger le trafic, l'art. 18 al. 2 OCR sanctionnant déjà toute mise en danger ou gêne abstraite du trafic (ATF 100 IV 190 = JdT 1975 I 440 n° 68, p. 440).

**4.7.3.** L'art. 21 al. 2 OCR prévoit quant à lui que lorsque les véhicules ne peuvent être chargés et déchargés hors de la chaussée ou à l'écart du trafic, il faut éviter le plus possible de gêner les autres usagers de la route et mener ces opérations rapidement à terme.

**4.8.** L'art. 38 LCR traite des règles à observer envers les tramways et chemins de fer routiers. L'art. 25 al. 5 OCR, prévoit que les conducteurs ne doivent arrêter leur véhicule ni sur les voies d'un tramway ou d'un chemin de fer routier ni à moins de 1 m 50 du rail le plus proche.

**4.9.1.** L'art. 73 OSR donne la définition des lignes de sécurité, lignes de direction, lignes doubles et lignes d'avertissement. Les lignes de sécurité (continues, de couleur blanche; 6.01) marquent notamment le milieu de la chaussée ou délimitent les voies de circulation (al. 1). Les lignes de direction (discontinues, de couleur blanche; 6.03) marquent le milieu de la chaussée ou délimitent les voies de circulation (al. 3). Les lignes d'avertissement (blanches, discontinues; 6.05) servent à annoncer des lignes de sécurité et des lignes doubles (al. 5).

Selon l'art. 73 al. 6 OSR, il est interdit aux véhicules de franchir les lignes de sécurité et les doubles lignes de sécurité ou d'empiéter sur elles (let. a). Il est permis aux véhicules de franchir, avec la prudence qui s'impose, les lignes de direction et les lignes d'avertissement ou d'empiéter sur elles (let. b).

**4.9.2.** L'art. 74 OSR traite des voies de circulation. Son al. 2 prévoit que les voies de circulation destinées aux véhicules obliquant à gauche, aux véhicules obliquant à droite ou à ceux qui continuent tout droit seront désignées par des flèches blanches de présélection (6.06) dirigées dans le sens correspondant. Le conducteur ne peut traverser les intersections que dans la direction des flèches de présélection marquées sur sa voie de circulation.

**4.10.** En l'espèce, la première condition requise par l'art. 125 CP, à savoir des lésions corporelles devant être qualifiées de graves, est réalisée, le recourant se retrouvant tétraplégique de manière permanente à la suite de l'accident de la circulation dont il a été victime le 24 mai 2025.

Avant que n'apparaisse, sur les images de vidéosurveillance, le recourant au guidon de son vélo électrique, plusieurs scootéristes ont effectué la même manœuvre que lui, à savoir emprunter la voie de gauche pour dépasser le camion, sur un tracé sec et rectiligne, comportant une bonne visibilité, les obligeant toutefois à composer avec la présence des voies du tram. Juste avant que l'on ne voie ce dernier dérapier sur les rails, la voie de circulation dans laquelle il progressait était libre d'autres usagers à brève distance, devant et derrière. Ce nonobstant, à l'approche du camion et alors qu'il devait changer de voie pour le dépasser, il n'apparaît pas sur le tronçon filmé que le recourant ait ralenti ni regardé sur sa gauche derrière lui pour voir si sa manœuvre pouvait gêner d'autres usagers de la route. On ne le voit pas décélérer avant de dérapier sur les rails. Sa chute est la conséquence de la perte de maîtrise de son vélo électrique du fait de la présence des rails, ce qui apparaît clairement sur les images. Cette perte de maîtrise a certes fait l'objet d'une ordonnance de classement, classement fondé toutefois sur l'art. 54 CP.

Reste donc à déterminer si, comme il le soutient, le comportement du chauffeur de camion relève d'une imprudence coupable et causale dans sa chute.

Sur les images, le camion est positionné peu avant une première ligne discontinue, la suite du tracé en comportant une seconde, puis cinq plus petites lignes discontinues,

avant la ligne continue démarquant la présélection de droite. Ce véhicule ne se trouvait donc pas dans la présélection – de droite – et les autres usagers ne commettaient pas d'infraction à la LCR, moyennant la prise des précautions d'usage, en le dépassant par la voie de gauche à hauteur des lignes discontinues. Comme déjà relevé, en amont et en aval de la position du camion, la chaussée était rectiligne et la visibilité bonne. Enfin et le recourant ne dit pas le contraire, le camion était – latéralement – à plus de 1,50 m des rails.

Certes, le chauffeur du camion n'a pas été auditionné par la police. Toutefois, il ressort des images de vidéosurveillance que son véhicule était arrêté au moment de l'accident le long du trottoir comportant nombre de terrasses, du mobilier urbain, des arbres et des passants, excluant qu'il y montât. La BRA a indiqué qu'il n'était pas possible de déterminer si la place de livraison derrière le restaurant G\_\_\_\_\_ aurait été libre. Aucun acte d'enquête n'est désormais de nature à contredire cette affirmation. Par ailleurs, l'arrière du camion était quasiment vide, puisque ne s'y trouvait plus qu'une palette contenant de la marchandise. Le plateau élévateur du camion était abaissé. L'on ne saurait dans ces conditions remettre raisonnablement en cause le constat de la BRA selon lequel ce chauffeur était effectivement en train de livrer de la marchandise. Ce ne sont ensuite que suppositions que d'alléguer qu'il ne l'aurait pas fait dans les plus brefs délais.

Ainsi, il n'existe pas d'éléments au dossier permettant de retenir que le chauffeur de camion se serait trouvé en infraction au moment de la survenance de l'accident ni *a fortiori* que cette infraction aurait été en relation de causalité avec la chute du recourant, de sorte qu'il devrait être reproché à celui-là une négligence causale. S'agissant des autres actes d'enquête encore requis, l'audition du recourant n'est pas nécessaire, sa version de l'accident – au demeurant filmé – étant connue, de même que les conséquences tragiques et permanentes sur sa santé. Une expertise n'est pas nécessaire pour savoir où était positionné le camion, puisque cela ressort clairement des images de vidéosurveillance dont le recourant a lui-même extrait une capture qu'il a soumise à la Fondation des Parkings pour obtenir son avis. Au surplus, le fait de savoir si le chauffeur du camion était en infraction est une question juridique qu'il n'appartient pas à un expert de trancher (art. 182 CPP *a contrario*). Enfin, il n'est pas certain que les images de vidéosurveillance, pour déterminer la durée de l'arrêt du camion, pour des faits datant d'une année et plus de neuf mois soient encore disponibles.

En tout état, les éléments figurant au dossier sont suffisants pour conclure que c'est à juste titre que le Ministère public a considéré que les éléments constitutifs d'une infraction à l'art. 125 CP n'étaient pas réalisés, à savoir une violation des devoirs de prudence par le chauffeur du camion et un lien de causalité naturelle et adéquate entre cette violation et les lésions corporelles graves subies par le recourant. S'il est indéniable que l'accident a eu des conséquences dramatiques pour le recourant, il n'en demeure pas moins qu'en l'absence d'infraction pénale, aucune poursuite ne se justifie à l'endroit du chauffeur.

5. Justifiée, l'ordonnance querellée sera donc confirmée.
6. Le recourant, qui succombe, supportera les frais envers l'État, fixés en totalité à CHF 1'200.- (art. 428 al. 1 CPP et 13 al. 1 du Règlement fixant le tarif des frais en matière pénale, RTFMP ; E 4 10.03), lesquels seront prélevés sur les sûretés versées.
7. Corrélativement, aucun dépens ne lui sera alloué (ATF 144 IV 207 consid. 1.8.2)

\* \* \* \* \*

**PAR CES MOTIFS,  
LA COUR :**

Rejette le recours.

Condamne A\_\_\_\_\_ aux frais de la procédure de recours, arrêtés à CHF 1'200.-.

Dit que ce montant sera prélevé sur les sûretés versées.

Notifie le présent arrêt, en copie, au recourant, soit pour lui son conseil, et au Ministère public.

**Siégeant :**

Madame Corinne CHAPPUIS BUGNON, présidente; Mesdames Valérie LAUBER et Catherine GAVIN, juges; Madame Yarha GAZOLA, greffière.

La greffière :  
Yarha GAZOLA

La présidente :  
Corinne CHAPPUIS BUGNON

**Voie de recours :**

*Le Tribunal fédéral connaît, comme juridiction ordinaire de recours, des recours en matière pénale au sens de l'art. 78 de la loi sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF; RS 173.110); la qualité et les autres conditions pour interjeter recours sont déterminées par les art. 78 à 81 et 90 ss LTF. Le recours doit être formé dans les trente jours qui suivent la notification de l'expédition complète de l'arrêt attaqué.*

*Le recours doit être adressé au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14. Les mémoires doivent être remis au plus tard le dernier jour du délai, soit au Tribunal fédéral soit, à l'attention de ce dernier, à La Poste Suisse ou à une représentation diplomatique ou consulaire suisse (art. 48 al. 1 LTF).*

P/17525/2024

**ÉTAT DE FRAIS**

**COUR DE JUSTICE**

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

**Débours (art. 2)**

- frais postaux	CHF	10.00
-----------------	-----	-------

**Émoluments généraux (art. 4)**

- délivrance de copies (let. a)	CHF	
---------------------------------	-----	--

- délivrance de copies (let. b)	CHF	
---------------------------------	-----	--

- état de frais (let. h)	CHF	75.00
--------------------------	-----	-------

**Émoluments de la Chambre pénale de recours (art. 13)**

- décision sur recours (let. c)	CHF	1'115.00
---------------------------------	-----	----------

---

<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>1'200.00</b>
--------------	------------	-----------------