

**COUR D'APPEL PENALE**

---

---

Audience du 3 mai 2018

---

Composition : Mme BENDANI, présidente  
Mme Fonjallaz et M. Winzap, juges  
Greffière : Mme Villars

\*\*\*\*\*

Parties à la présente cause :

**X.**\_\_\_\_\_, prévenu, représenté par Me Ludovic Tirelli, défenseur de choix à Lausanne, appelant et intimé,

**C.**\_\_\_\_\_, prévenu, représenté par Me Coralie Devaud, défenseur de choix à Lausanne, appelant et intimé,

**A.S.**\_\_\_\_\_, **B.S.**\_\_\_\_\_, **C.S.**\_\_\_\_\_ **et M.**\_\_\_\_\_, parties plaignantes, représentés par Me Pierre-Dominique Schupp, conseil de choix à Lausanne, appelants par voie de jonction et intimés,

et

**MINISTERE PUBLIC**, représenté par le Procureur de l'arrondissement du Nord vaudois, intimé.

La Cour d'appel pénale considère :

**En fait :**

**A.** Par jugement du 31 août 2017, le Tribunal correctionnel de l'arrondissement de la Broye et du Nord vaudois a libéré C.\_\_\_\_\_ et X.\_\_\_\_\_ du chef de prévention d'infraction aux dispositions sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (I), a constaté qu'C.\_\_\_\_\_ et X.\_\_\_\_\_ s'étaient rendus coupables d'homicide par négligence, d'entrave à la circulation publique par négligence et d'entrave au service des chemins de fer par négligence (II), a condamné C.\_\_\_\_\_ à une peine pécuniaire de 60 jours-amende à 100 fr. le jour avec sursis pendant deux ans (III et IV), a condamné X.\_\_\_\_\_ à une peine pécuniaire de 30 jours-amende à 170 fr. le jour avec sursis pendant deux ans (V et VI), a déclaré irrecevables les prétentions en allocation d'une indemnité en réparation du tort moral subi en tant qu'elles sont dirigées contre C.\_\_\_\_\_ (VII), a dit que X.\_\_\_\_\_ était le débiteur et devait immédiat paiement à A.S.\_\_\_\_\_, B.S.\_\_\_\_\_, C.S.\_\_\_\_\_ et M.\_\_\_\_\_, solidairement entre eux, de la somme de 32'000 fr., avec intérêt à 5 % l'an dès le 10 novembre 2011 à titre de réparation du tort moral subi (VIII), a dit qu'C.\_\_\_\_\_ et X.\_\_\_\_\_ étaient débiteurs solidaires et devaient immédiat paiement à A.S.\_\_\_\_\_, B.S.\_\_\_\_\_, C.S.\_\_\_\_\_ et M.\_\_\_\_\_, solidairement entre eux, de la somme de 39'768 fr. 20 à titre d'indemnité de l'art. 433 CPP (IX) et a mis une partie des frais de la cause, par 9'842 fr. 15, à la charge d'C.\_\_\_\_\_ et, par 6'561 fr. 40, à la charge de X.\_\_\_\_\_, le solde étant laissé à la charge de l'Etat (X).

**B.** Par annonce du 5 septembre 2017, puis déclaration motivée du 5 octobre 2017, X.\_\_\_\_\_ a interjeté appel contre ce jugement, en concluant, avec suite de frais et dépens, à sa réforme en ce sens qu'il soit libéré des chefs d'accusation retenus contre lui, que les prétentions civiles

et en indemnité au sens de l'art. 433 CPP de A.S.\_\_\_\_\_, B.S.\_\_\_\_\_, C.S.\_\_\_\_\_ et M.\_\_\_\_\_ soient rejetées, qu'une indemnité au sens de l'art 429 CPP d'un montant de 40'000 fr. lui soit allouée et que les frais soient laissés à la charge de l'Etat. A titre de mesures d'instruction, il a sollicité l'organisation d'une inspection locale et la mise en œuvre d'une expertise médicale de la victime D.S.\_\_\_\_\_.

Par annonce du 7 septembre 2017, puis déclaration motivée du 9 octobre 2017, C.\_\_\_\_\_ a interjeté appel contre ce jugement, en concluant, avec suite de frais et dépens, à sa réforme en ce sens qu'il soit libéré des chefs d'accusation retenus contre lui, que les prétentions civiles et en indemnité au sens de l'art. 433 CPP de A.S.\_\_\_\_\_, B.S.\_\_\_\_\_, C.S.\_\_\_\_\_ et M.\_\_\_\_\_ soient rejetées, qu'une indemnité au sens de l'art. 429 CPP de 63'190 fr. 30 lui soit allouée et que les frais soient laissés à la charge de l'Etat. A titre de mesures d'instruction, il a sollicité l'organisation d'une inspection locale et la mise en œuvre d'une expertise médicale de la victime D.S.\_\_\_\_\_.

Le 6 novembre 2017, A.S.\_\_\_\_\_, B.S.\_\_\_\_\_, C.S.\_\_\_\_\_ et M.\_\_\_\_\_ ont déposé un appel joint, en concluant, avec suite de frais et dépens, à la réforme du jugement attaqué en ce sens que leurs conclusions civiles dirigées à l'encontre d'C.\_\_\_\_\_ sont déclarées recevables et que X.\_\_\_\_\_ et C.\_\_\_\_\_ soient leurs débiteurs, solidairement entre eux, de la somme de 32'000 fr., avec intérêt à 5% l'an dès le 10 novembre 2011, à titre de réparation du tort moral.

Par courriers du 9 février 2018, la Présidente de la Cour de céans a rejeté les réquisitions de preuves formulées par X.\_\_\_\_\_ et par C.\_\_\_\_\_ dans le cadre de leur appel, au motif qu'elles ne répondaient pas aux conditions de l'art. 389 CPP et qu'elles n'apparaissaient au surplus pas pertinentes.

A l'audience d'appel, X.\_\_\_\_\_ et C.\_\_\_\_\_ ont renouvelé leurs réquisitions de preuves tendant à l'organisation d'une inspection

locale et à la mise en œuvre d'une expertise médicale de D.S.\_\_\_\_\_. X.\_\_\_\_\_ a produit une photographie des lieux prise avant les travaux de 2010 et un plan de situation de la rampe litigieuse, documents sur lesquels figurent les mesures de la largeur de la rampe avant et après les travaux (P. 193).

A l'audience d'appel, le Ministère public a conclu au rejet des appels et de l'appel joint.

**C.** Les faits retenus sont les suivants :

**1.**

**1.1** C.\_\_\_\_\_ est né le [...] 1968. Au terme de sa scolarité obligatoire, il a effectué un apprentissage de dessinateur en bâtiment. Employé par les H.\_\_\_\_\_ du 1<sup>er</sup> novembre 1990 au 31 octobre 2011, il y a été engagé en qualité d'assistant technique puis, à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2002, il a exercé la fonction de chef de projet architecture et construction au sein de l'unité [...], unité rattachée à la division Infrastructure. A ce titre, ses principales tâches consistaient en l'élaboration des dossiers de projets relatifs à l'accès aux trains et aux bâtiments de services des H.\_\_\_\_\_, l'établissement des dossiers de la procédure d'approbation des plans et la direction de l'exécution des projets ainsi que des mandataires externes. Durant son activité pour les H.\_\_\_\_\_, il a suivi des cours pour obtenir un diplôme d'architecte ETS. Ce titre lui a toutefois été refusé en raison de ses activités professionnelles puisque, à ses dires, il ne pouvait pas justifier d'un travail dans un bureau privé avec concours d'architecture. Il a expliqué à l'audience qu'il n'avait pas quitté les H.\_\_\_\_\_ en raison de l'évènement tragique qui sera examiné sous ch. 2.2 ci-dessous, mais parce qu'il avait eu l'opportunité d'aller travailler en Valais, canton dans lequel il résidait depuis plusieurs années. Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2011, C.\_\_\_\_\_ travaille à 100 % en qualité de chef de projet dans la section [...]. Il ressort du certificat produit aux débats qu'il donne pleine satisfaction dans cette fonction. Selon ses dires, il réalise un salaire annuel net de l'ordre de 104'000 fr., soit un peu plus de 8'600 fr. par mois, part au treizième salaire comprise. Il vit avec

son épouse, qui exerce l'activité de journaliste indépendante à temps partiel pour un revenu annuel net de l'ordre de 19'000 francs. Les deux enfants du couple, nés respectivement en 1998 et en 2000, vivent encore au domicile familial, le fils majeur étant en apprentissage. C.\_\_\_\_\_ est copropriétaire avec son épouse du logement dans lequel vit la famille. Cet immeuble est grevé de dettes hypothécaires pour un montant total de 489'600 fr. et les intérêts de ces dettes se sont montés à 7'666 fr. en 2016. En 2016, l'impôt foncier et les frais de copropriété de cet immeuble se sont élevés à 2'735 francs. Les coûts mensuels de cet immeuble peuvent ainsi être estimés à 600 francs. Les primes d'assurance maladie pour l'ensemble de la famille se montent à 1'200 fr. et sa charge fiscale est de l'ordre de 500 fr. à 700 fr. par mois. Enfin, il dispose d'une fortune de l'ordre de 40'000 fr. et se rend à son travail, distant de son domicile de 4 km environ, en scooter ou à vélo.

Son casier judiciaire est vierge.

**1.2** X.\_\_\_\_\_ est né le [...] 1962. Il a suivi sa scolarité obligatoire, puis a obtenu une maturité fédérale. En 1986, il a obtenu un diplôme d'ingénieur en génie civil auprès de l'EPFL. Il a ensuite travaillé dans différents bureaux d'ingénieurs. Entré en 1992 au service de Z.\_\_\_\_\_, tout d'abord au bureau de [...], puis à celui de [...] depuis août 1997, il travaille pour cette société à 100 %. En 2016, il a réalisé, selon déclaration d'impôt produite aux débats, un revenu annuel net de 134'849 fr., soit un revenu mensuel net de 11'237 fr. 40, part au treizième salaire comprise. Célibataire, il vit seul dans un logement dont le loyer mensuel est de 1'600 francs. Il a fait état de primes d'assurance maladie de l'ordre de 3'000 fr. par an et a indiqué qu'il se rendait à son travail en transport public, le coût de l'abonnement étant de 700 fr. par an. Il a précisé à l'audience qu'il était propriétaire à 60 % d'un petit appartement à [...] au Canada, bien immobilier qui ne lui procurait aucun revenu. Il a également fait état d'un revenu de 500 fr. par an provenant de terrains agricoles et d'un petit hangar, propriété d'une hoirie dont il était membre. Selon sa déclaration d'impôt de 2016, il disposait en outre de 304'400 fr. de fortune sous forme de titres, essentiellement des actions de Z.\_\_\_\_\_. La charge fiscale

estimée pour l'année 2016 est de 31'983 fr. 45, soit 2'665 fr. 30 par mois. Le bureau qui l'employait continue à exécuter des mandats pour les H.\_\_\_\_\_, mandats représentant pas loin du 50 % de son activité.

Son casier judiciaire fait mention d'une condamnation prononcée le 9 juin 2008 par la Préfecture du district de Lavaux-Oron, pour violation grave des règles de la circulation routière, à une peine pécuniaire de 20 jours-amende à 100 fr. le jour, avec sursis pendant deux ans, et à une amende de 800 francs.

## **2.**

**2.1** Dans le courant de l'année 2008, W.\_\_\_\_\_, Chef de projet général au sein du département Project Management des H.\_\_\_\_\_, division Infrastructure, a reçu le mandat de concevoir le projet de réaménagement de diverses gares, dont celle de [...], consistant principalement dans le prolongement des quais de 150 m, afin de répondre au nouveau matériel roulant.

La réalisation du projet a été confiée au prévenu C.\_\_\_\_\_, Chef de projet exécution au sein du département Project Management des H.\_\_\_\_\_, sous les ordres directs de W.\_\_\_\_\_. C.\_\_\_\_\_ était donc responsable de la mise en soumission, puis de l'ensemble du chantier lors de la phase de réalisation.

Par contrat signé le 27 février 2009, les H.\_\_\_\_\_, notamment par le biais de la signature de W.\_\_\_\_\_, ont mandaté le bureau Z.\_\_\_\_\_, par le prévenu X.\_\_\_\_\_, ingénieur en génie civil, pour l'étude du projet, la mise en soumission et l'exécution des travaux (P. 41, PV aud. 4). X.\_\_\_\_\_ a ainsi exercé la fonction de Chef de projet pour Z.\_\_\_\_\_ et a assuré la direction locale des travaux, sous les ordres directs d'C.\_\_\_\_\_. Sous la direction de X.\_\_\_\_\_, des plans des travaux ont été établis, puis transmis aux H.\_\_\_\_\_ et à l'Office fédéral des transports (OFT) pour approbation.

Le projet a été mis à l'enquête du 11 juillet au 10 septembre 2009. Par décision du 1<sup>er</sup> juin 2010, l'OFT a approuvé les plans tels

qu'établis le 12 mai 2009 par le bureau Z.\_\_\_\_\_, contraignant les H.\_\_\_\_\_ à exécuter les travaux conformément aux plans approuvés et aux charges retenues dans la décision d'approbation des plans (P. 61).

Lors de la visite des lieux pour la phase de soumission du 9 avril 2010, C.\_\_\_\_\_ a commandé à X.\_\_\_\_\_, de sa propre initiative et pour les besoins de la clientèle, des travaux supplémentaires qui n'étaient pas prévus dans le projet initial, dont la réfection de la rampe d'accès au quai numéro 2 (Est) de la gare de [...], et plus particulièrement l'élargissement de cette rampe qui était d'environ 2 m à 3 m 30, la suppression d'une partie de la clôture existante et le remplacement du revêtement goudronné. Ces aménagements ont conduit à une déclivité de cette pente de 14 %. C.\_\_\_\_\_ a informé ses supérieurs de cette décision, mais ces travaux supplémentaires n'ont pas été soumis à l'approbation de l'OFT (P. 69) et C.\_\_\_\_\_ ne s'est pas assuré que les plans avaient été approuvés par l'OFT avant le début des travaux, contrairement à ses obligations. Le 2 juin 2010, X.\_\_\_\_\_ a établi de nouveaux plans qui tenaient compte de ces demandes de modification ; il ne s'est pour sa part pas assuré non plus que les plans modifiés avaient été approuvés par l'OFT avant de débiter les travaux.

Entre septembre et novembre 2010, l'ensemble des travaux concernant la gare de [...] ont été réalisés sous la direction d'C.\_\_\_\_\_ et de X.\_\_\_\_\_. La rampe d'accès au quai Est de la gare de [...], selon les modifications décidées le 9 avril 2010, a en particulier été réalisée au début du mois de novembre 2010 (P. 41).

Le 14 janvier 2011, en présence notamment d'C.\_\_\_\_\_ et de X.\_\_\_\_\_, les travaux ont fait l'objet d'une inspection et ont été considérés comme étant exempts de défauts, conformément à la norme SIA numéro 118 (P. 27/1). Cette rampe était dépourvue de toute signalisation ou de barrière. X.\_\_\_\_\_ et C.\_\_\_\_\_ n'ont pas examiné l'aménagement de la rampe du point de vue de la sécurité de l'accès aux quais.

**2.2** Le 10 octobre 2011, vers 20 heures, alors qu'il circulait au volant de sa voiture Peugeot 206, immatriculée [...], et se rendait à la gare de [...], côté Est, en provenance du centre de ce village, D.S.\_\_\_\_\_ s'est engagé sur la rampe d'accès au quai 2 des voyageurs, sans remarquer la présence de la voie ferrée et les roues avant de sa voiture se sont retrouvées suspendues dans le vide au bord du quai de la gare, le véhicule étant immobilisé en reposant sur le châssis, l'avant à l'aplomb des rails. Au même moment, un train venant d'[...] est survenu sur la droite de la voiture de D.S.\_\_\_\_\_ à une allure de 138 km/h. Le mécanicien a actionné le frein d'urgence et D.S.\_\_\_\_\_ a tenté de quitter l'habitacle de son véhicule. L'avant du convoi ferroviaire a percuté l'avant droit de la voiture de D.S.\_\_\_\_\_, la projetant en avant. Le véhicule a happé D.S.\_\_\_\_\_ au passage, alors qu'il se trouvait à côté de celui-ci, sur le ballast. Lors du choc, sa jambe gauche a été écrasée contre la bordure bétonnée du quai et sectionnée. D.S.\_\_\_\_\_ a été projeté à une cinquantaine de mètres du point d'impact et est décédé des suites du choc. Sa voiture a été projetée contre un pylône de la caténaire et s'est immobilisée dans le talus sis en contrebas de la ligne de chemin de fer.

A la suite de l'accident du 10 octobre 2011, sur demande de la Commune de [...], les H.\_\_\_\_\_ ont sécurisé les lieux et fait poser, dans le courant du mois d'octobre 2011, un panneau d'interdiction générale de circuler au milieu de la rampe d'accès litigieuse (P. 47).

**2.3** Dans son rapport du 5 novembre 2011, la police a procédé à une description des lieux (P. 6). Elle a expliqué que le chemin d'accès à la halte H.\_\_\_\_\_ de [...] avait une largeur de 5,2 m, qu'il était rectiligne, qu'il présentait une déclivité de 0,3% en direction des voies ferrées, que le revêtement bitumeux était en bon état d'entretien, qu'il était bordé à gauche par une bande herbeuse et un champ de maïs, puis par le débouché d'un chemin agricole herbeux, qu'à quelque 19 m du terme de cette artère, un accès à une zone de parc était aménagé et qu'à l'extrémité du chemin d'accès se trouvait un talus herbeux en contre-haut, sur lequel était fixé perpendiculairement à l'axe de la route et sur toute sa largeur, une glissière de sécurité longue de 9 mètres.

S'agissant de l'accès au quai « voyageurs », la police a observé que cet accès se faisait par une rampe goudronnée longue de 5 m, délimitée par des bordures en béton, large de 3,3 m et d'une déclivité de 14%, et qu'elle s'évasait à son terme pour faire place au quai proprement dit. Elle a ajouté qu'aucune signalisation n'interdisait la circulation automobile sur cette rampe, que le quai avait une largeur de 3,85 m, qu'une ligne blanche se situait à 1,05 m du bord qu'il surplombait à 0,5 m et qu'un abris avec des parois en verre était édifié sur la droite de la voie d'accès.

**2.4** Le 3 janvier 2012, A.S.\_\_\_\_\_, B.S.\_\_\_\_\_, C.S.\_\_\_\_\_ et M.\_\_\_\_\_ ont déposé plainte pour homicide par négligence (P. 10). Le 5 mars 2012, ils se sont constitués parties civiles sans toutefois chiffrer leurs prétentions (P. 13).

Le 30 août 2017, A.S.\_\_\_\_\_, B.S.\_\_\_\_\_, C.S.\_\_\_\_\_ et M.\_\_\_\_\_ ont chiffré leurs prétentions civiles à 60'000 fr., avec intérêt à 5% l'an dès le 10 novembre 2011, au titre de réparation du tort moral et à 40'000 fr. au titre de remboursement de leurs frais de défense (Jugement p. 27).

**3.** Dans un rapport d'autopsie établi le 24 janvier 2012 (P. 12), le Centre universitaire romand de médecine légale (ci-après : CURML) a certifié que D.S.\_\_\_\_\_ était décédé à la suite des lésions traumatiques subies lors de l'accident du 10 octobre 2011, qu'un fragment de muscle squelettique avait été prélevé pour des analyses toxicologiques et pour un dosage d'alcool, et que l'échantillon prélevé présentait un taux moyen d'alcool de 0,27 g/kg. Selon le rapport d'analyses toxicologiques du 12 janvier 2012 joint à ce rapport, de l'éthanol, du nordiazépam, de l'oxazépam et de la caféine ont été détectés dans l'échantillon de muscle prélevé. Le CURML a observé que la concentration de nordiazépam mesurée dans le muscle se situait dans la fourchette des valeurs thérapeutiques et que si les propriétés pharmacologiques des

benzodiazépines et de l'alcool éthylique, et leurs effets indésirables, étaient de nature à diminuer la capacité à conduire un véhicule, il était difficile, en l'absence d'un échantillon de sang, d'évaluer de manière précise l'intensité de cette diminution.

**4.** Par courrier adressé le 27 mars 2012 au Ministère public (P. 17), le Dr [...], médecin généraliste à [...], a expliqué qu'il suivait régulièrement D.S. \_\_\_\_\_ à son cabinet depuis le 11 mars 1996, que sa dernière consultation datait du 6 juin 2011, qu'il présentait de l'hypertension artérielle, un syndrome d'apnées du sommeil et un état anxio-dépressif chronique de longue date, que les médicaments qu'il prenait ne constituait pas une contre-indication à la conduite, qu'il prenait du Tranxilium et du Tramal occasionnellement et à petites doses, que D.S. \_\_\_\_\_ les supportait bien, que dans ces conditions, ces médicaments ne pouvaient pas influencer sa capacité à la conduite et qu'il était apte à la conduite avec des lunettes en raison de son acuité visuelle de 1.0 à l'œil droit et de 0,75 à l'oeil gauche. Le Dr [...] a joint la liste des médicaments prescrits à D.S. \_\_\_\_\_, dont il ressort qu'il lui prescrivait notamment du Tranxilium (1 cpr en réserve si état anxieux) et du Tramal (10 à 15 gouttes en cas de fortes douleurs, à la demande), ainsi que le rapport médical transmis au Service des automobiles et de la navigation le 6 juin 2011 attestant que D.S. \_\_\_\_\_ était apte à conduire.

**5.**

**5.1** Le Ministère public a ordonné la mise en œuvre d'une expertise, afin notamment de déterminer si la rampe d'accès du quai Est de la gare de [...], telle qu'aménagée après les travaux de 2010, répondaient aux normes en matière d'aménagements ferroviaires et d'aménagements routiers, s'il existait des normes, s'agissant en particulier de l'accès aux personnes handicapées interdisant la pose d'un obstacle, tel qu'un panneau de signalisation au milieu d'une rampe d'accès à une gare, et si la rampe d'accès Est de la gare de [...] réaménagée répondait aux exigences de l'art. 34 OCF (Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer du 23 novembre 1983 ;

RS 742.141.1) et du point 4.2 DE-OCF (Dispositions d'exécution du 15 décembre 1983 de l'ordonnance sur les chemins de fer ; RS 742.141.11).

**5.2** Dans son rapport du 20 janvier 2015 (P. 84/2 en allemand, traduite en français sous P. 88), L.\_\_\_\_\_, ingénieur diplômé de l'EPFZ a indiqué que compte tenu des éléments à sa disposition, la séparation entre la route et le quai était insuffisante et que les normes sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées n'avaient pas eu d'impact négatif sur cette séparation.

L'expert a observé qu'avant les travaux de 2010, les photographies montraient une rampe d'une largeur d'environ 2 m pourvue d'un recouvrement bitumeux et que la rampe était dépourvue de panneau de signalisation et de marquage. La photographie reprise dans l'expertise montre qu'avant les travaux de réaménagements, la rampe était bordée à droite d'une bande herbeuse avec un piquet en béton planté juste à la limite du goudron et de l'herbe à son extrémité supérieure, et que du côté gauche, elle était également bordée d'une bande herbeuse sur laquelle se trouvait une glissière de sécurité posée légèrement en retrait et perpendiculairement à l'axe de la rampe. Sur la photographie de la rampe prise après les travaux de 2010, on peut voir la rampe élargie sur la droite par la suppression de la bande herbeuse et du piquet en béton posé à l'extrémité supérieure, dépourvue de panneau de signalisation et de marquage. L'expert a estimé la pente de la rampe à 6%, « ou un peu plus », avant et après les travaux de 2010.

Concernant les chiffres 4.1 et 4.2 DE-OCF qui prévoient que les quais seront constructivement séparés des autres zones ouvertes au public, que dans les zones d'accès aux quais, la distinction des fonctions doit être claire (ch. 4.1) et que les quais doivent être séparés des installations du trafic routier et du trafic lent (ch. 4.2), l'expert a indiqué que conformément aux renseignements obtenus de l'OFT, il n'existait aucune précision de ces dispositions expliquant comment cette séparation devait se présenter et qu'il avait examiné les décisions du Tribunal fédéral accessibles au public sans pour autant trouver d'éléments plus détaillés à

ce sujet. S'agissant des normes VSS émises par l'Association suisse des professionnels de la route et du trafic et enregistrées auprès de l'Association suisse de normalisation, l'expert a notamment précisé que la norme SN 640 202 prévoyait qu'une largeur de 2,4 m était nécessaire pour une voie de circulation à sens unique à une vitesse de 30-40 km/h, que selon la norme SN 640 291a, une voie de circulation d'un stationnement devait disposer d'une largeur minimale de 2,5 m et que selon la norme SN 640 238 relative au trafic des piétons et des deux roues légers, une rampe sans rebords latéraux devait mesurer au moins 2 m pour le croisement piéton-piéton, au moins 2,2 m pour le croisement piéton-chaise roulante et au moins 2,4 m pour le croisement de deux chaises roulantes.

L'expert a relevé trois éléments allant dans le sens d'une séparation suffisante du quai et de la zone de stationnement en matière d'aménagement : l'alignement de la route d'accès est séparé par un dispositif de retenue de véhicule, la rampe d'accès au quai est décalée latéralement d'environ 8 m par rapport à la route d'accès et une ligne de marquage, peinte sur le quai en travers de la rampe, peut être interprétée comme une ligne d'arrêt. Il a encore précisé que la rampe d'accès était pourvue d'un recouvrement bitumeux neuf, alors que la place de stationnement en contrebas était pourvue d'un recouvrement partiellement ancien et défectueux, et partiellement recouvert de gravier, ce qui induisait une certaine séparation optique. L'expert a également mis en évidence quatre éléments allant dans le sens d'une séparation insuffisante du quai litigieux et de la zone de stationnement : la largeur de la rampe est plus que suffisante pour l'accès d'un véhicule de tourisme, le fait qu'au moment de l'accident la rampe d'accès n'était pas pourvue d'un panneau de signalisation ni d'un marquage, et le fait que les lignes d'arrêt ont normalement une largeur de 50 cm et sont donc nettement plus larges que la ligne peinte sur le quai litigieux et que le marquage en haut de la rampe est perçu plus tardivement en comparaison avec une chaussée plane. Enfin, il a relevé que la séparation optique du fait des différences de recouvrement n'indiquait pas que les véhicules ne devaient pas accéder à la rampe et que c'était plutôt le contraire, dès lors que le recouvrement de

la rampe était récent et non endommagé. L'expert a encore précisé que le soir des faits litigieux, le panneau signalant une impasse à l'entrée au chemin d'accès au quai et à la place de stationnement depuis la route cantonale venant de [...] n'était pas visible, mais que cela n'était pas très pertinent car ce panneau n'indiquait pas à quelle distance la route se terminait.

En conclusion, l'expert a exposé que la séparation en matière d'aménagement et d'optique entre la chaussée de circulation (stationnement) et le quai de la gare était insuffisante au moment de l'accident, que la rampe d'accès au quai de la gare de [...] n'était pas suffisamment séparée de la route, que les dispositions sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées (bande de circulation de 1,2 mètre de large) n'avaient pas d'influence négative sur la séparation en matière d'aménagement ou d'optique, que s'agissant des personnes handicapées, les pentes des rampes devaient être aménagées avec une pente la plus faible possible mais au maximum de 6 %, des pentes plus élevées jusqu'à 12 % pouvant être admises avec réserve, que celles-ci ne rendaient pas impossible la pose d'un obstacle tel qu'un panneau de signalisation au milieu de la rampe litigieuse, car les largeurs de passage exigées sont respectées sans problème et que les normes en matière d'aménagement ferroviaire et en matière d'aménagement routier n'étaient pas assez concrètes. Il a enfin relevé que la séparation avant l'accident était insuffisante et qu'une signalisation optique était nécessaire et adéquate.

**5.3** Entendu aux débats de première instance le 29 août 2017, l'expert L.\_\_\_\_\_ a confirmé son analyse et les conclusions de son rapport d'expertise du 20 janvier 2015, savoir que la séparation entre la rampe et le quai à la halte de [...] était insuffisante au moment de l'accident, tout en précisant qu'il n'était pas d'accord avec les conclusions du rapport établi par I.\_\_\_\_\_, celui-ci se focalisant sur le talus et la glissière, et ne prenant pas suffisamment en compte la largeur de la rampe après les travaux de réaménagement (Jugement pp. 7 à 10). Il a expliqué qu'il ne s'était pas rendu sur le lieu de l'accident, que la déclivité

de 6% arrêtée dans son rapport était une estimation faite à partir de photographies, que ce pourcentage n'était pas déterminant pour répondre aux questions posées, qu'un véhicule automobile pouvait accéder sans problème à une rampe d'une déclivité de 14%, de sorte que cela ne changeait rien à son appréciation, que la pente de la rampe ne semblait pas conforme aux normes relatives aux personnes handicapées et que le panneau interdisant l'accès au quai laissait un espace de 1,2 m de chaque côté, ce qui est conforme aux prescriptions pour les handicapés. Il a ajouté que la largeur de la rampe était importante, dès lors qu'il s'agissait d'examiner l'accessibilité de celle-ci par des véhicules automobiles, que, pour ce faire, une largeur de 2,5 m était nécessaire, qu'une largeur de 3,3 m ou de 4,4 m était ainsi largement suffisante, qu'il n'avait trouvé aucune indication s'agissant de la façon dont les quais devaient être séparés des installations du trafic routier et du trafic lent, que le panneau de signalisation « impasse » n'était pas décisif car il n'indiquait pas à quelle distance la route allait s'arrêter, qu'il n'était pas envisageable de passer d'un coup d'une route publique plane à une pente de 14%, les normes applicables imposant une distance d'environ 20 m pour passer à une telle pente et que le dispositif, insuffisant de jour, l'était encore plus durant la nuit.

**6.** Le 30 novembre 2016, C.\_\_\_\_\_ a produit un « rapport de contre-expertise » établi le 29 novembre 2016 par I.\_\_\_\_\_, ingénieur civil diplômé de l'EPFL employé au sein de la société [...], à la demande d'C.\_\_\_\_\_ et de Z.\_\_\_\_\_ (P. 144/2). Après avoir mentionné les objectifs de son mandat et dressé la liste des documents mis à sa disposition, I.\_\_\_\_\_ a indiqué qu'il s'était rendu sur les lieux de l'accident où il avait procédé à des mesures. Il a considéré en bref que la rampe d'accès au quai Est de la gare de [...] répondait aux normes en matière d'aménagement ferroviaire et d'aménagement routier, dès lors qu'une glissière de sécurité longue de 9 m était présente dans le prolongement de l'axe de la route d'accès se dirigeant vers les voies ferrées alors même que la route d'accès avait une largeur de 5 m. Il a également observé que cette glissière marquait physiquement l'extrémité de la route d'accès, que le quai était surélevé par rapport au terrain voisin, que la différence de

niveau se faisait par un talus herbeux, que la pente du talus herbeux marquait une séparation claire entre le quai et le chemin à trafic et que la configuration des lieux à proximité immédiate de la rampe, avant et après les travaux de 2010, permettait de distinguer chaque élément construit ou aménagé. I.\_\_\_\_\_ a terminé son rapport en observant que même en l'absence d'un panneau de signalisation routière, la rampe était perceptible comme un aménagement s'avérant être carrossable, de largeur suffisante pour le passage d'un véhicule léger, mais dont aucun élément constitutif de l'aménagement et des aménagements des abords indiquait une fonction autre que l'accès au quai pour les voyageurs.

Entendu par les premiers juges le 29 août 2017, I.\_\_\_\_\_ a confirmé les conclusions de son rapport de contre-expertise (Jugement pp. 11 à 13). Il a déclaré qu'il avait réalisé des projets H.\_\_\_\_\_ sous la direction d'C.\_\_\_\_\_ lorsqu'il était encore employé des H.\_\_\_\_\_, qu'il n'avait jamais travaillé avec Z.\_\_\_\_\_ ou X.\_\_\_\_\_, que pour la réalisation de son mandat, il disposait uniquement des documents mentionnés, qu'il n'avait pas eu connaissance du rapport de police, que X.\_\_\_\_\_ lui avait donné des précisions par messagerie électronique, que la ligne peinte sur le quai était une ligne de sécurité non perceptible par un chauffeur, qu'il ne s'agissait pas d'une signalisation routière et que selon les conclusions de son rapport, la distinction des éléments était respectée. Il a encore précisé que la rampe exécutée répondait globalement au plan d'exécution et que celle-ci ne figurait pas dans le plan mis à l'enquête.

## **En droit :**

### **1.**

**1.1** Interjetés dans les formes et délais légaux (art. 399 CPP [Code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 ; RS 312.0] par des parties ayant qualité pour recourir (art. 382 CPP) contre le jugement d'un tribunal de première instance qui a clos la procédure (art. 398 al. 1 CPP), les appels de X.\_\_\_\_\_ et d'C.\_\_\_\_\_ sont recevables.

## **1.2**

**1.2.1** Les plaignants A.S.\_\_\_\_\_, B.S.\_\_\_\_\_, C.S.\_\_\_\_\_ et M.\_\_\_\_\_ ont déposé un appel joint tendant à l'octroi de leurs prétentions civiles à l'encontre d'C.\_\_\_\_\_.

**1.2.2** La Loi fédérale sur la responsabilité de la Confédération, des membres de ses autorités et de ses fonctionnaires du 14 mars 1958 (LRFC; RS 170.32) exclut une action directe en cas de dommage causé par un fonctionnaire ou par un autre agent de la Confédération dans l'exercice de ses fonctions (art. 1 al. 1 let. e et 3 al. 3 LRFC). La même loi exclut également cette action directe en cas de dommage causé par l'employé d'une institution indépendante de l'administration fédérale ordinaire, lorsque cette institution est chargée par la Confédération d'exécuter des tâches de droit public et que le dommage est causé dans l'accomplissement de ces tâches (art. 19 al. 1 let. a LRFC). La Confédération ou l'institution indépendante sont alors seules responsables envers le tiers lésé; s'il y a lieu, elles peuvent exercer une action récursoire contre l'agent ou l'employé (art. 7 et 19 al. 1 let. b LRFC).

**1.2.3** En l'occurrence, C.\_\_\_\_\_ était, au moment de l'accident, employé des H.\_\_\_\_\_, société anonyme de droit public selon l'art. 2 al. 1 de la Loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux du 20 mars 1998 (LCFF; RS 742.31), activité professionnelle en raison de laquelle il est prévenu dans le cadre de la présente procédure. Selon le Message du Conseil fédéral du 23 février 2005 relatif à la deuxième réforme des chemins de fer (FF 2005 pp. 2269 ss), l'art. 19 al. 1 LRFC est notamment applicable aux Chemins de fer fédéraux et aux entreprises de transport au bénéfice d'une concession de la Confédération, à titre d'organisations indépendantes chargées de l'accomplissement d'une tâche de droit public (ch. 2.7.1 pp. 2380-2381).

Dans ces conditions, les membres de la famille de D.S.\_\_\_\_\_ ne peuvent prétendre directement, devant un tribunal, à l'octroi de leurs prétentions civiles contre l'appelant C.\_\_\_\_\_, de sorte que l'appel joint

déposé par les plaignants A.S.\_\_\_\_\_, B.S.\_\_\_\_\_, C.S.\_\_\_\_\_ et M.\_\_\_\_\_ est irrecevable.

**2.** Aux termes de l'art. 398 CPP, la juridiction d'appel jouit d'un plein pouvoir d'examen sur tous les points attaqués du jugement (al. 2). L'appel peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation, le déni de justice et le retard injustifié, pour constatation incomplète ou erronée des faits et pour inopportunité (al. 3).

L'appel doit permettre un nouvel examen au fond par la juridiction d'appel. Celle-ci ne doit pas se borner à rechercher les erreurs du juge précédent et à critiquer le jugement de ce dernier ; elle doit tenir ses propres débats et prendre sa décision sous sa responsabilité et selon sa libre conviction, qui doit reposer sur le dossier et sa propre administration des preuves. L'appel tend à la répétition de l'examen des faits et au prononcé d'un nouveau jugement (Eugster, in : Niggli/ Heer/Wiprächtiger [éd.], Basler Kommentar, Schweizerische Strafprozessordnung, Jugendstrafprozessordnung, 2<sup>e</sup> éd., Bâle 2014, n. 1 ad art. 398 CPP).

**3.** A l'audience d'appel, les appelants X.\_\_\_\_\_ et C.\_\_\_\_\_ ont réitéré leurs réquisitions tendant à l'organisation d'une inspection locale et à la mise en œuvre d'une expertise médicale de la victime. S'agissant de l'inspection locale, l'appelant X.\_\_\_\_\_ fait valoir que seul I.\_\_\_\_\_ s'est rendu sur place et que ses conclusions ont été écartées. L'appelant C.\_\_\_\_\_, considère quant à lui qu'il est choquant qu'un expert chargé d'examiner la configuration des lieux d'un accident et de rendre un rapport technique ne se rende pas sur les lieux. Quant à l'expertise médicale de la victime, l'appelant C.\_\_\_\_\_ estime que seul un médecin indépendant est apte à se déterminer sur l'aptitude à conduire de celle-ci et qu'il convient de déterminer le taux d'alcoolémie de la victime au moment de l'accident. Pour l'appelant X.\_\_\_\_\_, une expertise médicale devrait déterminer si la médication de la victime prise conjointement avec de l'alcool était susceptible de faire douter de son aptitude à la conduite.

**3.1** Selon l'art. 389 CPP, la procédure de recours se fonde sur les preuves administrées pendant la procédure préliminaire et la procédure de première instance (al. 1). L'administration des preuves du tribunal de première instance n'est répétée que si les dispositions en matière de preuve ont été enfreintes (al. 2 let. a), si l'administration des preuves était incomplète (al. 2 let. b) ou si les pièces relatives à l'administration des preuves ne semblent pas fiables (al. 2 let. c). L'autorité de recours administre, d'office ou à la demande d'une partie, les preuves complémentaires nécessaires au traitement du recours (al. 3).

Tel que garanti par l'art. 29 al. 2 Cst. (Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 ; RS 101), le droit d'être entendu comprend, notamment, le droit pour l'intéressé de prendre connaissance du dossier, de s'exprimer sur les éléments pertinents avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique, de produire des preuves pertinentes, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves essentielles ou à tout le moins de s'exprimer sur son résultat, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 135 II 286 consid. 5.1 ; ATF 132 II 485 consid. 3.2 ; ATF 127 I 54 consid. 2b). Le droit d'être entendu n'empêche pas l'autorité de mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude que, ces dernières ne pourraient pas l'amener à modifier son opinion (cf. ATF 134 I 140 consid. 5.3 et les références citées).

**3.2** Statuant immédiatement sur le siège, la Cour de céans a écarté les réquisitions de preuves des deux appelants. Elle considère effectivement que les questions litigieuses peuvent être tranchées sur la base des photographies, des plans et autres éléments qui figurent au dossier. Certes, l'expert judiciaire, qui n'est pas allé sur place, a surestimé la largeur de la rampe - 4,4 m au lieu de 3,3 m - et a sous-estimé la déclivité de la rampe - 6% au lieu de 14% - sur la base des photographies

au dossier, mais ces erreurs sont sans conséquence sur les conclusions de son rapport, qu'il a lui-même confirmées lors de son audition par les premiers juges. Quant aux conclusions de l'expert privé I.\_\_\_\_\_, seul expert à s'être rendu à la gare de [...] sur les lieux de l'accident pour prendre des mesures, elles ne peuvent être suivies pour les motifs qui seront développés ci-après (cf. ch. 4.2.2). Il n'en demeure pas moins que les plans, les photographies et les autres documents au dossier sont nombreux et qu'ils donnent une vision correcte et suffisamment précise des lieux de l'accident - avant et après les travaux de 2010 -, des aménagements effectués en 2010 et de la signalisation en place au moment de l'accident pour permettre à la Cour de céans d'apprécier la situation à satisfaction. Par ailleurs, la Cour connaît exactement les erreurs d'évaluation commises par l'expert judiciaire, de sorte qu'elle en tiendra compte, comme l'ont fait les premiers juges, lorsqu'elle procèdera à sa propre appréciation sur la base des éléments au dossier.

Quant à l'état de santé de la victime, l'autopsie du 24 janvier 2012

(P. 12) et les renseignements fournis par le médecin traitant de celui-ci (P. 17) sont suffisamment complets pour permettre à la Cour de céans de statuer. Les analyses toxicologiques effectuées sur un échantillon de muscle squelettique ont permis de mesurer le taux moyen d'alcool chez la victime, ainsi que la présence de substances liée à la prise de médicaments dont la concentration se situait dans la fourchette de valeurs thérapeutiques. Le médecin traitant de la victime s'est déterminé sur la prise de médicaments par son patient. Cela étant, il ressort de l'expertise toxicologique (annexe à P. 12) qu'en l'absence d'un échantillon de sang de la victime décédée, il n'est aujourd'hui pas possible d'évaluer de manière précise l'intensité de la diminution éventuelle de la capacité à conduire un véhicule chez la victime, de sorte que l'expertise demandée est impossible à réaliser.

Partant, les éléments au dossier sont suffisants pour permettre à la Cour de céans d'examiner les infractions reprochées aux prévenus et de trancher les questions litigieuses, de sorte que les réquisitions de

preuve des appelants doivent être rejetées, les conditions posées par l'art. 389 al. 2 et 3 CPP n'étant pas remplies et le droit d'être entendu des appelants n'ayant pas été violé.

**4.** L'appelant C.\_\_\_\_\_ critique l'expertise judiciaire. Il reproche aux premiers juges de ne pas s'être déterminés sur les critiques émises dans l'expertise privée au sujet de l'expertise judiciaire et sur la valeur probante de celle-ci. Il fait valoir que l'expertise judiciaire n'est pas « technique », qu'elle comporte des incohérences, des erreurs et des imprécisions, qui font douter de sa crédibilité et que les premiers juges auraient dû s'en écarter. Il relève ainsi que l'expert judiciaire ne s'est pas rendu à la gare de [...], qu'il a fondé son appréciation uniquement sur des photographies et que les pièces essentielles du dossier n'ont pas été traduites pour l'expert L.\_\_\_\_\_, alors que celui-ci a des difficultés à comprendre le français. C.\_\_\_\_\_ mentionne également les erreurs de calcul de l'expert s'agissant de la déclivité de la rampe - estimée à 6% alors qu'elle est comprise entre 11% et 16% -, de la largeur réelle de celle-ci et de la confusion de l'expert en relation avec la ligne de sécurité sur le quai. Il souligne enfin que la configuration des lieux à proximité de la rampe permettait une distinction des fonctions de chaque élément construit ou aménagé au regard de l'art. 34 al. 4 OCF, ce en raison de multiples éléments.

#### **4.1**

**4.1.1** La constatation des faits est incomplète au sens de l'art. 398 al. 3 let. b CPP lorsque toutes les circonstances de fait et tous les moyens de preuve déterminants pour le jugement n'ont pas été pris en compte par le tribunal de première instance. Elle est erronée lorsque le tribunal a omis d'administrer la preuve d'un fait pertinent, a apprécié de manière erronée le résultat de l'administration d'un moyen de preuve ou a fondé sa décision sur des faits erronés, en contradiction avec les pièces, par exemple (Kistler Vianin, in : Kuhn/Jeanneret [éd.], Commentaire romand, Code de procédure pénale suisse, Bâle 2011, n. 19 ad art. 398 CPP).

L'art. 10 CPP dispose que toute personne est présumée innocente tant qu'elle n'est pas condamnée par un jugement entré en force (al. 1). Le Tribunal apprécie librement les preuves recueillies selon l'intime conviction qu'il retire de l'ensemble de la procédure (al. 2). Le tribunal se fonde sur l'état de fait le plus favorable au prévenu lorsque subsistent des doutes insurmontables quant aux éléments factuels justifiant une condamnation (al. 3). La présomption d'innocence, ainsi que son corollaire, le principe *in dubio pro reo*, concernent tant le fardeau de la preuve que l'appréciation des preuves. En tant que règle relative au fardeau de la preuve, la présomption d'innocence signifie que toute personne prévenue d'une infraction pénale doit être présumée innocente jusqu'à ce que sa culpabilité soit légalement établie et, partant, qu'il appartient à l'accusation de prouver la culpabilité de celle-là (ATF 127 I 38 consid. 2a; TF 6B\_831/2009 du 25 mars 2010 consid. 2.2.1). Comme règle d'appréciation des preuves, le principe *in dubio pro reo* est violé si le juge du fond se déclare convaincu de faits défavorables à l'accusé sur lesquels, compte tenu des éléments de preuve qui lui sont soumis, il aurait au contraire dû, objectivement, éprouver des doutes; on parle alors de doutes raisonnables (cf. ATF 120 la 31 consid. 2c; TF 6B\_831/2009 précité, consid. 2.2.2).

L'appréciation des preuves est l'acte par lequel le juge du fond évalue librement la valeur de persuasion des moyens de preuve à disposition et pondère ces différents moyens de preuve afin de parvenir à une conclusion sur la réalisation ou non des éléments de fait pertinents pour l'application du droit pénal matériel. Elle est dite libre, car le juge peut par exemple attribuer plus de crédit à un témoin, même prévenu dans la même affaire, dont la déclaration va dans un sens, qu'à plusieurs témoins soutenant la thèse inverse. Le juge peut fonder une condamnation sur un faisceau d'indices ; en cas de versions contradictoires, il doit déterminer laquelle est la plus crédible. En d'autres termes, ce n'est ni le genre ni le nombre des preuves qui est déterminant, mais leur force de persuasion (Verniory, in : Kuhn/Jeanneret [éd.], Commentaire romand, Code de procédure pénale suisse, Bâle 2011, n. 34

ad

art. 10 CPP; Kistler Vianin, op. cit., n. 34 ad art. 10 CPP et les références jurisprudentielles citées).

**4.1.2** L'expertise est une mesure d'instruction nécessitant des connaissances spéciales ou des investigations complexes, confiée par le juge à un ou plusieurs spécialistes pour qu'il l'informe sur des questions de fait excédant sa compétence technique ou scientifique (Piquerez, Traité de procédure pénale suisse, 3<sup>e</sup> éd., Genève/Zurich/Bâle 2011, n. 792, p. 499).

Le juge apprécie en principe librement une expertise et n'est pas lié par les conclusions de l'expert. Toutefois, il ne peut s'en écarter que lorsque des circonstances ou des indices importants et bien établis en ébranlent sérieusement la crédibilité; il est alors tenu de motiver sa décision de ne pas suivre le rapport d'expertise. Inversement, si les conclusions d'une expertise judiciaire apparaissent douteuses sur des points essentiels, le juge doit recueillir des preuves complémentaires pour tenter de dissiper ses doutes. A défaut, en se fondant sur une expertise non concluante, il pourrait commettre une appréciation arbitraire des preuves et violer l'art. 9 Cst. (ATF 142 IV 49 consid. 2.1.3 p. 53). La nécessité d'une nouvelle expertise dépend ainsi d'une appréciation de celle versée au dossier et des autres éléments de preuves (TF 6B\_79/2009 du 9 juillet 2009 consid. 3.1.2). Si l'expertise est incomplète ou peu claire, s'il existe des doutes quant à son exactitude ou si ses conclusions divergent notablement de celles d'autres expertises, la direction de la procédure doit compléter ou clarifier l'expertise ou désigner un nouvel expert (art. 189 CPP; cf. arrêt 6B\_338/2016 du 9 décembre 2016 consid. 2.1).

Une expertise privée ne constitue pas un moyen de preuve au sens des art. 139 ss CPP, de sorte qu'elle n'a pas la même portée qu'une expertise judiciaire. 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 (ATF 141 IV 369 consid. 6; TF 6B\_288/2017 du

19 janvier 2018 consid. 2.1; TF 6B\_35/2017 du 26 février 2018 consid. 8.5; TF 6B\_922/2015 du 27 mai 2016 consid. 2.5). Le juge peut néanmoins en tenir compte dans son jugement; peu importe que ce ne soient pas les autorités pénales, mais une personne intéressée par l'issue de la procédure, qui ait choisi l'expert, l'ait instruit et l'ait rémunéré, que les exigences posées aux art. 183 et 56 CPP ne soient pas respectées, que l'expert n'ait pas eu un accès au dossier complet et que sa responsabilité pénale ne soit pas engagée selon l'art. 307 CP. Ces aspects, ainsi que l'expérience selon laquelle une expertise privée n'est produite que si elle est favorable à son mandant, ont pour conséquence que celle-ci doit être appréciée avec retenue (ATF 141 IV 369 consid.6.2 p. 373).

Si une expertise privée n'a pas la même valeur probante qu'une expertise judiciaire, le juge n'en est pas moins tenu d'examiner 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 141 369 consid. 6.2 ; ATF 137 II 266 consid. 3.2 pp. 270 ss ; TF 6B\_986/2015 du 23 août 2016 consid. 3.5.3; TF 6B\_200/2013 du 26 septembre 2013 consid. 4.1).

**4.1.3** Aux termes de l'art. 34 al. 4 OCF, les quais doivent être conçus et équipés pour qu'ils puissent être utilisés en sécurité par le public. L'art. 4 DE-OCF prévoit la séparation des zones de quai des autres zones ouvertes au public et des zones de trafic (non valable pour les zones de tramway). Les quais seront constructivement séparés des autres zones ouvertes au public. Dans les zones d'accès aux quais, la distinction des fonctions doit être claire (4.1). Les quais doivent être séparés des installations du trafic routier et du trafic lent (4.2).

## **4.2**

**4.2.1** Il convient tout d'abord d'examiner si la mise en œuvre d'un complément d'expertise ou d'une contre-expertise s'imposait aux premiers juges.

En l'espèce, l'expertise judiciaire (P. 84/2 et P. 88) et l'expertise privée (P. 144/2) figurant au dossier ont été requises aux fins

de déterminer si le quai Est de la gare de [...] était constructivement séparé des autres zones, en particulier des installations du trafic routier et du trafic lent, et si l'aménagement et la signalisation de la rampe d'accès, telle qu'aménagée après les travaux de 2010, répondaient aux normes en matière d'aménagements ferroviaires et d'aménagements routiers, et étaient conformes aux exigences posées par l'art. 34 OCF. A l'évidence, il ne s'agit pas d'une question technique ou scientifique nécessitant des connaissances spéciales, mais d'une question d'appréciation portant sur la configuration des lieux avant et après les travaux accomplis en 2010, de sorte que les juges peuvent sans autre s'écarter des expertises au dossier, qui sont contradictoires, sans ordonner de complément d'expertise ou une contre-expertise, ni se prononcer sur leur valeur probante.

Par ailleurs, comme déjà dit (cf. ch. 3.2), les questions litigieuses peuvent, dans le cas d'espèce, être tranchées en se fondant sur les photographies, les plans de situation, le rapport de police et les autres éléments qui figurent au dossier, lesquels donnent une vision suffisamment claire et précise du quai Est de la gare de [...], des voies d'accès audit quai et à la gare elle-même, et de la signalisation mise en place, avant et après les travaux effectués en 2010, de sorte que le dossier était suffisamment complet pour permettre aux premiers juges de statuer sans qu'un complément d'expertise ou une contre-expertise soit ordonnée. Mal fondé, ce grief doit être rejeté.

**4.2.2** Il convient à ce stade d'examiner s'il convient de s'écarter des conclusions de l'expert judiciaire, comme le soutient l'appelant C.\_\_\_\_\_.

Selon le rapport de police du 5 novembre 2011 (P. 6 p. 5), la rampe litigieuse est longue de 5 m, tout en étant large de 3,3 m et en ayant une pente de 14%. L'expert judiciaire a certes mal évalué la déclivité de la rampe - 6% au lieu de 14% - et la largeur de celle-ci - 4,4 m au lieu de 3,3 m - et n'a pas modifié les conclusions de son rapport après avoir pris connaissance des rectifications opérées par l'expert privé, lequel a pris des mesures exactes sur place. Or, lors de son audition par les premiers juges, L.\_\_\_\_\_ a confirmé les conclusions de son rapport, selon

lesquelles la séparation entre la route d'accès et le quai à la halte de [...] était insuffisante au moment de l'accident. L'expert a relevé l'importance de la largeur de la rampe en lien avec son accessibilité par des véhicules automobiles et a souligné qu'une largeur de 3,3 m était largement suffisante pour permettre l'accès à un véhicule et qu'une pente de 14% ne changeait rien à ses constats dès lors qu'un véhicule pouvait, compte tenu d'une telle pente, y accéder sans problème (Jugement pp. 7 et 9). Ainsi, les erreurs initiales d'évaluation de l'expert judiciaire sont sans pertinence, ce d'autant qu'avec la pente de la rampe, un automobiliste ne peut pas voir les rails. Il n'y a par ailleurs aucune raison de douter de l'objectivité de l'expert, ingénieur diplômé de l'EPFZ ayant collaboré à la rédaction de normes, notamment en matière de passage à niveau, et on ne discerne aucun motif qui justifierait que l'on s'écarte de l'expertise judiciaire.

Quant à l'expertise privée, elle n'est pas de nature à remettre en cause les conclusions de l'expert judiciaire, dès lors que sa force probante est sérieusement affaiblie par le fait que I.\_\_\_\_\_ est une connaissance professionnelle de l'appelant C.\_\_\_\_\_ (Jugement p. 11), que l'expert privé n'était pas en possession de l'entier du dossier pour accomplir son mandat (P. 144/2 n. 2.3), qu'il ne disposait en particulier pas du rapport de police (Jugement p. 12), qu'il s'est également fondé sur des remarques formulées à son attention par l'appelant X.\_\_\_\_\_ par messagerie électronique et qu'il ne s'est jamais prononcé sur les éléments en défaveur des prévenus, en particulier sur les éléments exposés par l'expert judiciaire attestant que la séparation entre la route d'accès et la rampe menant au quai était insuffisante. Cela étant, les photographies prises de nuit et produites par I.\_\_\_\_\_ démontrent par elles-mêmes la dangerosité des lieux, particulièrement la nuit, et l'expert privé admet lui-même que la rampe litigieuse est perceptible comme un aménagement carrossable (P. 144/2 p. 37).

A l'instar des premiers juges, la Cour de céans a conscience des erreurs d'évaluation commises par l'expert judiciaire et peut procéder à sa propre appréciation en rectifiant ces erreurs et en tenant compte de

l'ensemble des éléments figurant au dossier. Il importe peu que les premiers juges ne se soient pas déterminés plus avant sur la valeur probante de chacune des deux expertises contradictoires, la question litigieuse à trancher ne nécessitant pas des connaissances techniques spécifiques et les éléments au dossier étant suffisants pour permettre aux juges d'apprécier les faits en question. Par conséquent, les critiques formulées par l'appelant C.\_\_\_\_\_ tombent à faux et doivent toutes être écartées.

## **5. Homicide par négligence**

L'appelant C.\_\_\_\_\_ conteste sa condamnation pour homicide par négligence, faisant valoir que les éléments constitutifs de cette infraction ne sont pas réalisés. Il nie toute violation des devoirs de prudence et toute imprévoyance coupable, et invoque la rupture du lien de causalité.

L'appelant X.\_\_\_\_\_ conteste sa condamnation pour homicide par négligence. Il nie avoir revêtu une position de garant, les questions de sécurité des installations étant du ressort des H.\_\_\_\_\_ seuls, et conteste avoir violé ses devoirs, ainsi que l'existence d'un lien de causalité.

**5.1** L'art. 117 CP réprime le comportement de celui qui, par négligence, aura causé la mort d'une personne. La réalisation de cette infraction suppose la réunion de trois conditions : le décès d'une personne, une négligence et un lien de causalité entre la négligence et la mort (ATF 122 IV 145 consid. 3; TF 6B\_512/2010 du 26 octobre 2010 consid. 2.1).

**5.1.1** L'infraction visée ci-dessus est une infraction de résultat, qui suppose en général une action. Elle peut cependant aussi être réalisée par omission, lorsque l'auteur avait une position de garant, c'est-à-dire l'obligation juridique d'agir pour prévenir le résultat dommageable, laquelle peut résulter de la loi, d'un contrat ou des principes généraux, et lorsqu'il n'a pas empêché ce résultat de se produire, alors qu'il le pouvait (ATF 133 IV 158 consid. 5.1 p. 162). N'importe quelle obligation juridique

ne suffit cependant pas. Il doit s'agir d'une obligation juridique qualifiée. Il faut que l'auteur se soit trouvé dans une situation qui l'obligeait à ce point à protéger un bien déterminé contre des dangers indéterminés (devoir de protection) ou à empêcher la réalisation de risques connus auxquels des biens indéterminés étaient exposés (devoir de surveillance ; ATF 136 IV 188 consid. 6.2 p. 191 ; ATF 134 IV 255 consid. 4.2.1 pp. 259 ss).

**5.1.2** Agit par négligence quiconque, par une imprévoyance coupable, commet un crime ou un délit sans se rendre compte des conséquences de son acte ou sans en tenir compte. L'imprévoyance est coupable quand l'auteur n'a pas usé des précautions commandées par les circonstances et par sa situation personnelle (art. 12 al. 3 CP).

Deux conditions doivent être remplies pour qu'il y ait négligence. En premier lieu, il faut que l'auteur ait, d'une part, violé les règles de prudence que les circonstances lui imposaient pour ne pas excéder les limites du risque admissible et que, d'autre part, il n'ait pas déployé l'attention et les efforts que l'on pouvait attendre de lui pour se conformer à son devoir (ATF 134 IV 255 consid. 4.2.3; ATF 133 IV 158 consid. 5.1). Un comportement viole le devoir de prudence lorsque l'auteur, au moment des faits, aurait pu, compte tenu de ses connaissances et de ses capacités, se rendre compte de la mise en danger d'autrui et qu'il a simultanément dépassé les limites du risque admissible (ATF 136 IV 76 consid. 2.3.1; ATF 135 IV 56 consid. 2.1; ATF 134 IV 255 consid. 4.2.3). C'est en fonction de la situation personnelle de l'auteur que l'on doit apprécier son devoir de prudence (ATF 135 IV 56 consid. 2.1; ATF 133 IV 158 consid. 5.1; ATF 122 IV 145 consid. 3b/aa). En second lieu, pour qu'il y ait négligence, il faut que la violation du devoir de prudence soit fautive, c'est-à-dire que l'on puisse reprocher à l'auteur, compte tenu de ses circonstances personnelles, une inattention ou un manque d'effort blâmable (ATF 135 IV 56 consid.2.1; ATF 134 IV 255 consid. 4.2.3; ATF 129 IV 119 consid. 2.1).

**5.1.3** Pour déterminer plus précisément les devoirs imposés par la prudence, on peut se référer à des normes édictées par l'ordre juridique

pour assurer la sécurité et éviter les accidents. Lorsque des prescriptions légales ou administratives ont été édictées dans un but de prévention des accidents, ou lorsque des règles analogues émanant d'associations spécialisées sont généralement reconnues, leur violation fait présumer la violation du devoir général de prudence. Il faut également se demander si une personne raisonnable dans la même situation et avec les mêmes aptitudes que l'auteur aurait pu prévoir, dans les grandes lignes, le déroulement des événements et, le cas échéant, quelles mesures elle pouvait prendre pour éviter la survenance du résultat dommageable (ATF 134 IV 255 consid. 4.2.3 ; TF 6B\_1420/2017 du 3 octobre 2017).

Selon l'art. 34 al. 4 OCF, les quais doivent être conçus et équipés pour qu'ils puissent être utilisés en sécurité par le public. L'art. 4 DE-OCF prévoit la séparation des zones de quai des autres zones ouvertes au public et des zones de trafic (non valable pour les zones de tramway). Les quais seront constructivement séparés des autres zones ouvertes au public. Dans les zones d'accès aux quais, la distinction des fonctions doit être claire (4.1). Les quais doivent être séparés des installations du trafic routier et du trafic lent (4.2).

**5.1.4** Enfin, la négligence doit être en relation de causalité avec les lésions subies par la victime. 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; ATF 125 IV 195 consid. 2b). Lorsque la causalité naturelle est établie, il faut encore rechercher si le comportement incriminé est la cause adéquate du résultat. Tel est le cas si, 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; ATF 133 IV 158 consid. 6.1; ATF 131 IV 145 consid. 2b).

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 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 revête 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 et les arrêts cités).

## **5.2**

### **5.2.1 Décès**

Lors du choc avec le train, la jambe gauche de D.S. \_\_\_\_\_ a été écrasée contre la bordure bétonnée du quai et sectionnée. La victime a été projetée à une cinquantaine de mètres du point d'impact et est décédée des suites du choc. Selon le rapport d'autopsie (P. 12), le décès de D.S. \_\_\_\_\_ est consécutif aux lésions traumatiques causées par l'accident du 10 octobre 2011, ce qui n'est pas contesté par les parties.

### **5.2.2 Devoir de garant**

L'appelant X. \_\_\_\_\_ conteste revêtir une position de garant du fait de son statut de spécialiste. Il souligne qu'il recevait les instructions de la part des H. \_\_\_\_\_, qui assumaient seuls les aspects liés à la sécurité des installations réalisées.

Dans le cas particulier, la question de savoir si cet appelant avait une position de garant pourrait rester ouverte. En effet, selon la jurisprudence, la distinction, parfois délicate, entre action et omission s'opère au regard du principe de subsidiarité, en vertu duquel il convient de retenir une infraction de commission dès lors que le comportement de l'auteur, considéré dans sa globalité, n'est pas purement passif et que l'on

peut imputer à ce dernier une forme d'action (ATF 129 IV 119 consid. 2.2 ; ATF 121 IV 109 consid. 3b). Or, tel est le cas en l'occurrence, dès lors qu'il est reproché à X.\_\_\_\_\_ non seulement une omission, soit de ne pas avoir pris certaines mesures de sécurité, mais également un comportement actif, soit le fait d'avoir aménagé une rampe dangereuse pour les usagers.

Au demeurant, l'appelant X.\_\_\_\_\_ avait pour tâche, dans le cadre de son mandat, d'adapter les accès, et ce dans le respect de la réglementation en vigueur (cf. P. 158/1, 1, p. 10 art. 3.4). Il assumait donc bel et bien un rôle de garant, de sorte que ce grief doit être écarté.

### **5.2.3 Violation du devoir de prudence**

**5.2.3.1** L'appelant C.\_\_\_\_\_ soutient, en bref, que la configuration des lieux permet une distinction des fonctions de chaque élément construit ou aménagé au regard de l'art. 34 al. 4 OCR, ce en raison des éléments suivants :

- La route d'accès au parking est munie, à son embouchure, de signalisations indiquant une station des H.\_\_\_\_\_, la direction des quais, la présence d'un parking et le fait que la route en question est une impasse.

- Une glissière de sécurité de 9 m environ est présente dans le prolongement de l'axe de la route d'accès à la gare de [...], large de 5 m, et marque physiquement l'extrémité de la route, sur la largeur de cette dernière et se prolonge jusqu'à la rampe donnant accès au quai.

- Le quai est surélevé par rapport au terrain voisin et la différence de niveau se fait par un talus herbeux.

- La zone de stationnement, dont le revêtement bitumeux est très dégradé et en gravier par endroit, est identifiable et distincte du recouvrement neuf de la rampe ; ceci accroît la différence optique de la démarcation.

- La rampe d'accès au quai, dont la pente est forte, se distingue de la zone de stationnement dont la surface est quasi

horizontale ; de plus, sa position est décalée par rapport à l'axe de la route d'accès à la gare.

- Le quai, surélevé par rapport à la zone de stationnement, est aménagé en particulier avec l'abri voyageur et un éclairage ; des caténaires sont également présentes.

- Après la zone de stationnement en direction de [...], le quai est relevé par rapport au terrain voisin, la différence de niveau se faisant par un talus herbeux.

- Le pont routier – datant de 1978 – démontre qu'il n'y a pas de passage à niveau pour une voiture possible à cet endroit.

L'appelant X. \_\_\_\_\_ soutient que, compte tenu des éléments précités notamment, le déroulement des faits tel qu'il s'est produit le soir de l'accident n'était pas prévisible, le risque n'ayant d'ailleurs pas été identifié lors de la remise de l'ouvrage en janvier 2011.

**5.2.3.2** Les photographies figurant au dossier et les indications figurant dans le rapport de police permettent de constater qu'avant les travaux, la rampe était d'une largeur d'environ 2 m (ou de 2,05 m selon les dernières déclarations de X. \_\_\_\_\_), qu'elle était bordée à droite d'une bande herbeuse, qu'un piquet en béton était planté juste à la limite du goudron de la rampe et de l'herbe à son extrémité supérieure, qu'elle était également bordée à gauche d'une bande herbeuse délimitée par des bordures en béton, qu'elle était dans un état dégradé et qu'une barrière de sécurité fermait l'ancienne route qui traversait les voies avec un passage à niveau avant la construction du pont (P. 41, P. 47, P. 144/2 et P. 193). Il est évident qu'une telle configuration ne permettait que très difficilement le passage de voitures sur le quai, la largeur moyenne des véhicules automobiles étant supérieure à la largeur de la rampe et la présence d'un piquet en béton planté juste à la limite du goudron étant dissuasive.

Dans le cadre des travaux relatifs aux quais de la gare de [...], les appelants ont notamment procédé au réaménagement de cette rampe d'accès au quai numéro 2. Ces travaux ont eu pour effet d'élargir cette

rampe à 3.3 mètres, d'augmenter sa déclivité à environ 14 % après les travaux et de refaire son revêtement goudronné. Les travaux effectués ont par conséquent largement facilité l'accès au quai par des véhicules automobiles. Ce faisant, les appelants ont participé à la création d'un accès entre le trafic routier et les quais, alors que ceux-ci doivent être séparés (art. 4 DE-OCF). Ils ont ainsi créé une source de danger pour les tiers, et plus particulièrement pour les usagers du parking de la gare de [...] auxquels cette rampe est destinée.

La Cour de céans ne saurait suivre l'appréciation des appelants et admettre que la configuration des lieux, au moment de l'accident, permettait une distinction des fonctions de chaque élément construit ou aménagé sur les lieux litigieux. Certes, la route d'accès au parking, sise en contrebas du quai 2 de la gare, comporte une signalisation indiquant une station [...], la direction des quais, la présence d'un parking et le fait que cette route est une impasse ; de même, une glissière de sécurité est présente dans le prolongement de l'axe de la route d'accès à la gare de [...] , en direction des voies ferrées et marque physiquement l'extrémité de la route ; en outre, la rampe d'accès est décalée par rapport à la route ; par ailleurs, le quai est surélevé par rapport à la zone de stationnement et comporte des aménagements tels qu'un abri voyageurs et un éclairage ; de plus, les revêtements bitumeux de la rampe et du reste et de la place de stationnement sont différents.

Les différents éléments soulevés par les appelants sont toutefois insuffisants pour retenir que l'accident qui s'est produit n'était pas prévisible et que les appelants n'ont pas violé leur devoir de prudence. En effet, à l'examen des photographies et des pièces du dossier, on constate que tous les éléments relevés par les appelants ne permettent pas de conclure que le quai est constructivement séparé du trafic routier et que toutes les mesures élémentaires de sécurité avaient été prises avant l'accident. Au contraire, à l'instar des premiers juges, la Cour de céans considère que la rampe constitue un prolongement direct de l'impasse ou du parking et que rien ne permettait alors de penser que son accès en était interdit, plus particulièrement pour les voitures œuvrant

dans le parking. Peu importe qu'au moment des faits le panneau signalant une impasse, alors tourné à l'envers, n'ait pas été visible par les automobilistes empruntant la route d'accès au parking, puisque le fait qu'une route soit signalée comme une impasse ne signifie pas encore qu'elle est interdite à la circulation. Par ailleurs, la largeur de la rampe est amplement suffisante pour permettre à des véhicules automobiles d'y accéder et peut à l'évidence être confondue avec le prolongement du parking ou de l'impasse et la situation est encore plus dangereuse durant la nuit. De plus, avec la pente, un automobiliste ne peut pas voir les rails. L'accès au parking est certes éclairé, de nuit, par des candélabres, mais la fin de la route d'accès et le début du parking - situé après le dernier lampadaire - ne sont pas clairement délimités et leurs revêtements sont très similaires, à tout le moins sur toute la partie entre le dernier candélabre et la rampe d'accès au quai (P. 9, P. 47). Dans ces circonstances, il est donc difficile pour un automobiliste de réaliser qu'il est arrivé au bout de l'impasse, qui plus est durant la nuit, ce d'autant que la rampe litigieuse, située dans le prolongement de la route d'accès et que peu décalée par rapport à la route d'accès, était alors aisément accessible par un automobiliste sans qu'il lui soit nécessaire d'obliquer fortement à droite puis à gauche. La pente de la rampe n'est quant à elle pas si extraordinaire. Le fait que la rampe ait une déclivité de 14% et que le quai soit surélevé par rapport à la route d'accès et au parking n'est donc pas suffisamment dissuasif, ce d'autant que la largeur de la rampe est de 3,3 m et que son revêtement de goudron a été refait à neuf. L'abri prévu pour les voyageurs aménagé sur le quai, éclairé durant la nuit, aura sans doute permis à la victime de se rendre compte, alors qu'il était déjà trop tard, qu'elle se trouvait sur le quai. Les photographies au dossier montrent enfin que des véhicules étaient parfois stationnés de l'autre côté des voies ferrées et que, de nuit, un automobiliste pouvait tout à fait penser que la rampe lui permettait d'accéder à cet autre parking. Le fait qu'il existe un pont routier en lieu et place d'un passage à niveau n'est pas de nature à modifier l'appréciation de la Cour. A noter enfin que les appelants ne peuvent s'appuyer sur la situation existant avant les travaux de 2010 pour dire que la rampe a toujours été accessible par les voitures, puisque de toute évidence, selon les normes VSS qui, même si elles ne s'imposent

pas, donnent un ordre de grandeur, une largeur de 2 m ou de 2,05 m constitue un empêchement de circuler, ces normes prévoyant une largeur minimale de 2,4 m pour une voie de circulation à sens unique à une vitesse de 30-40 km/h et une largeur minimale de 2,5 m pour une voie de circulation d'un stationnement.

La référence à d'autres gares de Suisse présentant des quais similaires n'est quant à elle pas décisive, mais devrait plutôt inciter les H.\_\_\_\_\_ à contrôler leurs installations existantes afin de s'assurer que toutes les mesures de sécurité élémentaires ont été prises.

Force est dès lors de constater que la rampe aménagée, alors dépourvue de mesures de sécurité, tels qu'une signalisation ou une barrière appropriées, a ainsi créé un état de fait dangereux pour la sécurité des usagers de la route d'accès au parking et des H.\_\_\_\_\_, dans la mesure où elle pouvait être confondue avec la route d'accès à la gare de [...] pour les usagers venant de ce village, particulièrement de nuit et en raison de l'importance de sa largeur, et n'offrait ainsi pas une sécurité suffisante pour l'usage auquel elle était destinée. Cette situation contrevenait en particulier à la législation sur les H.\_\_\_\_\_, laquelle stipule que la séparation entre la circulation publique et les quais doit être claire (art. 4 DE-OCF). Les devoirs découlant de la prudence imposaient par conséquent aux appelants de prendre des mesures visant à assurer la sécurité des usagers des lieux. Le drame aurait pu facilement être évité en posant, au milieu de la rampe, un panneau de signalisation interdisant l'accès au quai, comme cela a été fait par les H.\_\_\_\_\_ dans le courant du mois d'octobre 2011 à la demande de la Commune de [...], ce d'autant que la distance restante de part et d'autre du panneau est suffisante pour permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite. En posant un panneau d'interdiction générale de circuler au milieu de la rampe, les H.\_\_\_\_\_ ont ainsi admis la dangerosité des lieux.

Partant, les appelants ont bel et bien violé leur devoir de prudence.

### **5.2.3 Faute**

L'appelant C.\_\_\_\_\_ soutient qu'aucune faute ne peut lui être imputée, dès lors qu'il a pris les mesures nécessaires pour sécuriser la zone, qu'il a communiqué les modifications effectuées sur la rampe à sa hiérarchie et qu'il s'est entouré de professionnels pour mettre en œuvre les travaux.

Cet appelant, tout comme son coprévenu, ont créé une situation dangereuse, ce qu'ils ne pouvaient ignorer compte tenu des circonstances et de leur situation personnelle respective, et plus particulièrement de leurs compétences et de leurs expériences professionnelles. Par ailleurs, ils ne sauraient se prévaloir du manquement d'autres personnes, dans la mesure où il est admis que plusieurs individus peuvent endosser la responsabilité d'un homicide par négligence (Dupuis et al., Petit commentaire du Code pénal, 2<sup>e</sup> éd., Bâle 2017, n. 5 ad art. 117 CP).

### **5.2.4 Lien de causalité**

**5.2.4.1** L'appelant C.\_\_\_\_\_ relève que si le panneau de signalisation avait été dans le bon sens - tel que requis par l'art. 27 al. 1 LCR -, la victime y aurait prêté attention, et n'aurait par conséquent jamais emprunté la rampe litigieuse. Il souligne également que si le défunt avait respecté les règles de circulation et de prudence élémentaire, il serait resté maître de son véhicule. Il allègue aussi que le manquement de la mise en œuvre de la procédure SIOP B est de nature à rompre le lien de causalité. Il invoque enfin l'état de santé de la victime, une expertise médicale devant être mise en œuvre afin de déterminer l'aptitude à conduire et le taux d'alcoolémie du défunt au moment de l'accident.

L'appelant X.\_\_\_\_\_ estime que le lien de causalité est rompu, dès lors que les H.\_\_\_\_\_ ont approuvé la modification des plans relatifs à la rampe, que les responsables ont réceptionné l'ouvrage, que la procédure SIOP-B a tardé à être lancée, que le panneau signalant

l'impasse n'était pas visible le soir de l'accident, que le défunt roulait vite et que les analyses toxicologiques de ce dernier ne permettent pas d'exclure son inaptitude à la conduite.

**5.2.4.2** En lien avec la causalité naturelle, on doit relever qu'en élargissant de 2 m à 3,3 mètres la rampe d'accès au quai, en réfectionnant la surface et en omettant d'y prévoir une limitation d'accès claire pour les véhicules automobiles, les appelants ont créé une situation dangereuse et joué un rôle dans la survenance de l'accident. Il n'est pas nécessaire que le comportement des prévenus représente la cause unique de l'accident, mais il suffit qu'ils y aient contribué en modifiant le déroulement des faits, ce qui est bel et bien le cas. Le lien de causalité naturelle est ainsi donné.

Pour un observateur neutre, il est dans le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie que le fait de procéder aux travaux précités sans empêcher clairement l'accès de la rampe d'accès au quai aux véhicules automobiles est de nature à créer et favoriser des accidents tels que celui qui est survenu. Le fait que la signalisation présente à l'entrée de l'impasse menant sur le parking ait été déficiente le soir en question n'est pas de nature à interrompre le lien de causalité. En effet, une personne garée sur la place de parking aurait également pu oublier la signalisation indiquée en remontant dans son véhicule et emprunter la rampe ; par ailleurs, on ne sait jamais exactement quand une impasse est terminée avant d'y être, de sorte qu'on peut raisonnablement penser que la rampe est praticable.

On ne discerne pas davantage de faute de la victime de nature à interrompre le lien de causalité. S'agissant de l'état de santé de celle-ci, il résulte du rapport d'autopsie du 24 janvier 2012 (P. 12) que l'analyse d'un échantillon de muscle squelettique a révélé un taux moyen d'alcool de 0,27g/kg. Les analyses toxicologiques, également effectuées sur un échantillon de muscle squelettique, ont révélé la présence de nordiazépam dont la concentration se situe dans la fourchette des valeurs thérapeutiques ainsi qu'un métabolite du nordiazépam. Selon les

conclusions de l'expertise toxicologique du 12 janvier 2012, les analyses effectuées ont révélé la présence dans le muscle squelettique d'éthanol, de nordiazépam, d'oxazépam et de caféine ; la concentration de nordiazépam mesurée dans le muscle se situe dans la fourchette des valeurs thérapeutiques ; les propriétés pharmacologiques des benzodiazépines et de l'alcool éthylique, ainsi que leurs effets indésirables, sont de nature à diminuer la capacité à conduire un véhicule. Toutefois, en absence d'un échantillon de sang, il est difficile d'évaluer de manière précise l'intensité de cette diminution. Selon le médecin traitant de la victime, celle-ci était apte à la conduite avec des lunettes, son statut clinique était dans les normes, de même que ses examens sanguins (P. 17). Ce médecin a précisé que les médicaments prescrits ne constituait pas une contre-indication à la conduite, que le tranxilium et le tramal, qui n'étaient pris qu'occasionnellement et à petites doses, étaient bien supportés par son patient et ne pouvaient pas influencer sa capacité à la conduite dans ces conditions. Au regard de ces éléments, il n'y a pas lieu de conclure que la victime se trouvait dans un état d'incapacité de conduire. On relèvera encore que si la victime était un ancien conducteur de train et qu'elle connaissait les gares, elle ne connaissait pas les lieux litigieux dont la configuration est pour le moins insolite, et que si elle avait roulé à une vitesse inappropriée, son véhicule aurait basculé sur les voies.

Le fait que d'autres personnes, lors de l'inspection des travaux, n'aient pas mis en évidence les défauts relatifs à la rampe et que la procédure de sécurité des CFF n'ait pas été entreprise immédiatement, n'est pas non plus de nature à interrompre le lien de causalité, dès lors qu'il peut y avoir juxtaposition d'auteurs directs et qu'il ne s'agit de toute manière pas de circonstances exceptionnelles au sens de la jurisprudence citée plus haut de nature à interrompre le lien de causalité.

En conclusion, il convient d'écarter toute éventuelle rupture du lien de causalité, aucune circonstance exceptionnelle n'étant de nature à reléguer à l'arrière-plan la faute commise par les appelants.

**5.3** Toutes les conditions visées par l'art. 117 CP étant réalisées, la condamnation des appelants pour homicide par négligence doit être confirmée.

## **6. Entrave à la circulation publique par négligence et entrave au service des chemins de fer par négligence**

Les appelants C.\_\_\_\_\_ et X.\_\_\_\_\_ contestent leur condamnation pour violation des art. 237 et 238 al. 2 CP, au motif qu'aucune négligence ne leur est imputable.

### **6.1**

**6.1.1** Aux termes de l'art. 237 ch. 1 al. 1 CP, celui qui, intentionnellement, aura empêché, troublé ou mis en danger la circulation publique, notamment la circulation sur la voie publique, par eau ou dans les airs, et aura par-là sciemment mis en danger la vie ou l'intégrité corporelle des personnes sera puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire. L'art. 237 ch. 2 CP prévoit qu'encourt également cette peine celui qui a agi par négligence.

Cette disposition tend à protéger la vie et l'intégrité corporelle des personnes qui prennent part à la circulation publique (ATF 134 IV 255 consid. 4.1 ; ATF 106 IV 370 consid. 2a). Par circulation publique, elle vise le déplacement de personnes ou de biens par n'importe quel moyen, notamment sur n'importe quel type d'embarcation, en tout lieu (surface ou espace) accessible pour cet usage à un cercle indéterminé de personnes, même si les possibilités d'utilisation de ce lieu sont restreintes de par sa nature ou son but (ATF 134 IV 255 consid. 4.1). Il suffit que l'entrave à la circulation publique ait mis en danger la vie ou l'intégrité corporelle d'une seule personne; il n'est pas nécessaire que la mise en danger ait un caractère collectif (ATF 134 IV 255 consid. 4.1 ; Corboz, Les infractions en droit suisse, vol. II, 3<sup>e</sup> éd., Berne 2010, n. 16 ad art. 237 CP). En revanche, il faut que la mise en danger apparaisse concrète, c'est-à-dire qu'une lésion soit sérieusement vraisemblable (ATF 134 IV 255 consid. 4.1).

Ainsi, le délit d'entrave à la circulation publique par négligence est réalisé lorsque trois éléments constitutifs sont réunis: une négligence commise par l'auteur, la mise en danger concrète de la vie ou de l'intégrité corporelle d'une personne qui participe à la circulation publique et un lien de causalité naturelle et adéquate entre la négligence et la mise en danger (ATF 134 IV 255 consid. 4.1).

**6.1.2** Aux termes de l'art. 238 CP, celui qui, intentionnellement, aura empêché, troublé ou mis en danger le service des chemins de fer et aura par-là sciemment mis en danger la vie ou l'intégrité corporelle des personnes ou la propriété d'autrui, celui notamment qui aura fait naître le danger d'un déraillement ou d'une collision sera puni d'une peine privative de liberté ou d'une peine pécuniaire (al. 1). La peine sera une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire si le délinquant a agi par négligence et par là mis en danger sérieux la vie ou l'intégrité corporelle de personnes ou la propriété d'autrui (al. 2).

**6.1.3** Les lésions par négligence, soit notamment l'art. 117 CP, absorbent l'art. 237 ch. 2 CP, pour autant que d'autres personnes n'aient pas été mises en danger (ATF 100 IV 54 ; ATF 75 IV 124 consid. 5). Il y a concours si la mise en danger a dépassé la lésions subie ou a touché d'autres personnes que celle qui a été lésée (ATF 6P.40/2006 du 30 août 2006).

Les art. 237 ch. 2 et 238 ch. 2 CP entrent en concours idéal lorsque, par un seul et même acte, l'auteur entrave à la fois la circulation routière et le service des chemins de fers. La première disposition réprime l'acte dans la mesure où celui-ci porte atteinte à la circulation routière, la seconde en revanche dans la mesure où il porte atteinte au trafic des chemins de fer (ATF 78 IV 101).

**6.2** En l'occurrence, les deux appelants doivent être libérés de l'infraction visée par l'art. 237 al. 2 CP, dès lors qu'aucune autre personne que le défunt et incluse dans la circulation publique n'a été mise en

danger, les chemins de fer étant exclus de l'application de cette disposition, dès lors qu'ils sont spécialement visés par l'art. 238 CP.

En revanche, leur condamnation pour violation de l'art. 238 al. 2 CP doit être confirmée. Les appelants ont effectivement mis en danger de manière concrète les usagers des H.\_\_\_\_\_, et plus particulièrement le conducteur du train qui est venu percuter le véhicule du défunt ainsi que les passagers du train en question.

**7.** Les appelants, qui concluent à leur acquittement, n'ont pas contesté formellement la quotité de la peine infligée.

Vérifiée d'office, la sanction, fixée en application des critères légaux à charge et à décharge, et conformément à la culpabilité de X.\_\_\_\_\_ et d'C.\_\_\_\_\_, ne prête pas le flanc à la critique, la Cour de céans faisant sienne la motivation complète et convaincante des premiers juges telle qu'exposée dans le jugement entrepris (art. 82 al. 4 CPP ; Jugement pp. 51 et 52). Toutefois, compte tenu de l'abandon de l'infraction mineure visée par l'art. 237 CP, la peine pécuniaire de chacun d'eux doit être réduite de 5 jours. Il convient dès lors de fixer la peine pécuniaire d'C.\_\_\_\_\_ à 55 jours-amende à 100 fr. le jour et la peine pécuniaire de X.\_\_\_\_\_ à 25 jours amende à 170 fr. le jour, et de réformer le jugement entrepris dans ce sens.

**8.** Les appelants X.\_\_\_\_\_ et C.\_\_\_\_\_ concluent à la suppression des chiffres VIII et IX du dispositif du jugement de première instance ayant trait aux prétentions civiles et en indemnité allouées aux intimés A.S.\_\_\_\_\_, B.S.\_\_\_\_\_, C.S.\_\_\_\_\_ et M.\_\_\_\_\_ par les premiers juges. Les appelants étant uniquement libérés, en deuxième instance, du chef de prévention d'entrave à la circulation publique par négligence et leur condamnation pour homicide par négligence et entrave au service des chemins de fer par négligence étant confirmée, il n'y a pas lieu de revoir

les montants des indemnités allouées par le jugement entrepris, lequel doit être confirmé sur ce point.

**9.** En définitive, les appels de X.\_\_\_\_\_ et d’C.\_\_\_\_\_ doivent être partiellement admis et le jugement entrepris réformé dans le sens des considérants qui précèdent.

Vu l’issue de la cause, les frais de la procédure d’appel, constitués en l’espèce du seul émolument de jugement, par 4'770 fr. (art. 422 al. 1 CPP; 21 al. 1 et 2 TFIP [Tarif des frais de procédure et indemnités en matière pénale du 28 septembre 2010, RSV 312.03.1]), seront supportés à raison des 3/7, soit 2'044 fr. 30, par X.\_\_\_\_\_, et à raison des 3/7, soit 2'044 fr. 30, par C.\_\_\_\_\_, le solde étant laissé à la charge de l’Etat.

Les appelants X.\_\_\_\_\_ et C.\_\_\_\_\_, tous deux représentés par un défenseur de choix, concluent à l’octroi d’une indemnité pour les dépenses obligatoires occasionnées par la procédure d’appel (art. 429 al. 1 let. a CPP). Dans la mesure où ils obtiennent très partiellement gain de cause en ce sens qu’ils sont tous deux libérés du chef de prévention d’entrave à la circulation publique, qui constitue une infraction mineure, il convient d’allouer à chacun d’eux une indemnité très partielle arrondie à 1'000 fr., correspondant à 3 heures de travail d’avocat rétribuées au tarif horaire de 300 fr., plus un montant de 69 fr. 30 pour la TVA. Ces indemnités seront compensées avec la part des frais d’appel mis à la charge de chacun des appelants, par 2'044 fr. 30, le solde des frais encore dus par X.\_\_\_\_\_ et par C.\_\_\_\_\_ se montant à 1'044 fr. 30 pour chacun d’eux (art. 422 al. 4 CPP).

Par ces motifs,  
la Cour d’appel pénale,  
statuant en application des art. 34, 42 al. 1,  
44 al. 1, 49 al. 1, 117 et 238 al. 2 CP et 398 ss CPP,  
prononce :

- I. Les appels de X.\_\_\_\_\_ et d’C.\_\_\_\_\_ sont partiellement admis.
- II. L’appel joint de A.S.\_\_\_\_\_, B.S.\_\_\_\_\_, C.S.\_\_\_\_\_ et M.\_\_\_\_\_ est irrecevable.
- III. Le jugement rendu le 31 août 2017 par le Tribunal correctionnel de l’arrondissement de la Broye et du Nord vaudois est modifié comme il suit aux chiffres I, II, III et V de son dispositif, le dispositif du jugement étant désormais le suivant :

*I. libère C.\_\_\_\_\_ et X.\_\_\_\_\_ des chefs de prévention d’entrave à la circulation publique par négligence et d’infraction aux dispositions sur la construction et l’exploitation des chemins de fer ;*

*II. constate qu’C.\_\_\_\_\_ et X.\_\_\_\_\_ se sont rendus coupables d’homicide par négligence et d’entrave au service des chemins de fer par négligence ;*

*III. condamne C.\_\_\_\_\_ à une peine pécuniaire de 55 (cinquante-cinq) jours-amende, le montant du jour-amende étant fixé à 100 fr. (cent franc) ;*

*IV. suspend l’exécution de la peine pécuniaire prononcée sous chiffre III et fixe à C.\_\_\_\_\_ un délai d’épreuve de 2 (deux) ans ;*

*V. condamne X.\_\_\_\_\_ à une peine pécuniaire de 25 (vingt-cinq) jours-amende, le montant du jour-amende étant fixé à 170 fr. (cent septante francs);*

*VI. suspend l’exécution de la peine pécuniaire prononcée sous chiffre V et fixe à X.\_\_\_\_\_ un délai d’épreuve de 2 (deux) ans ;*

VII. déclare irrecevables les prétentions en allocation d'une indemnité en réparation du tort moral subi en tant qu'elles sont dirigées contre C. \_\_\_\_\_;

VIII. dit que X. \_\_\_\_\_ est le débiteur et doit immédiat paiement à A.S. \_\_\_\_\_, B.S. \_\_\_\_\_, C.S. \_\_\_\_\_ et M. \_\_\_\_\_, solidairement entre eux, de la somme de 32'000 fr. (trente-deux mille francs) avec intérêt à 5% l'an dès 10 novembre 2011 à titre de réparation du tort moral subi ;

IX. dit qu'C. \_\_\_\_\_ et X. \_\_\_\_\_ sont débiteurs solidaires et doivent immédiat paiement à A.S. \_\_\_\_\_, B.S. \_\_\_\_\_, C.S. \_\_\_\_\_ et M. \_\_\_\_\_, solidairement entre eux, de la somme 39'768 fr. 20 (trente-neuf mille sept cent soixante-huit francs et vingt centimes) à titre d'indemnité de l'art. 433 CPP ;

X. met une partie des frais de la cause par 9'842 fr. 15 (neuf mille huit cent quarante-deux francs et quinze centimes) à la charge d'C. \_\_\_\_\_ et par 6'561 fr. 40 (six mille cinq cent soixante et un francs et quarante centimes) à la charge de X. \_\_\_\_\_, le solde étant laissé à la charge de l'Etat."

**IV.** Un montant de 1'000 fr. est alloué à X. \_\_\_\_\_ à titre d'indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits en procédure d'appel, à la charge de l'Etat.

**V.** Un montant de 1'000 fr. est alloué à C. \_\_\_\_\_ à titre d'indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits en procédure d'appel, à la charge de l'Etat.

**VI.** Les frais d'appel, par 4'770 fr., sont mis par trois septièmes, soit 2'044 fr. 30, à la charge de X. \_\_\_\_\_ et par trois

septièmes, soit 2'044 fr. 30, à la charge d’C.\_\_\_\_\_, le solde étant laissé à la charge de l’Etat.

**VII.** Les indemnités prévues aux chiffres IV et V ci-dessus sont compensées avec les frais de procédure mis à la charge de X.\_\_\_\_\_, et d’C.\_\_\_\_\_ selon le chiffre VI ci-dessus, le solde des frais de procédure encore dus par chacun d’eux s’élevant à 1'044 fr. 30.

**VIII.** Le jugement motivé est exécutoire.

La présidente :

La greffière :

Du

Le jugement qui précède, dont le dispositif a été communiqué par écrit aux intéressés le **4 mai 2018**, est notifié, par l'envoi d'une copie complète, à :

- Me Ludovic Tirelli (pour X.\_\_\_\_\_),
- Me Coralie Devaud (pour C.\_\_\_\_\_),
- Me Pierre-Dominique Schupp (pour A.S.\_\_\_\_\_, B.S.\_\_\_\_\_, C.S.\_\_\_\_\_ et M.\_\_\_\_\_),
- Ministère public central,

et communiqué à :

- M. le Président du Tribunal correctionnel de l'arrondissement de la Broye et du Nord vaudois,
- M. le Procureur de l'arrondissement du Nord vaudois,
- Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports, Sécurité des informations et des objets SIO,

par l'envoi de photocopies.

Le présent jugement peut faire l'objet d'un recours en matière pénale devant le Tribunal fédéral au sens des art. 78 ss LTF (loi du 17 juin

2005 sur le Tribunal fédéral - RS 173.110). Ce recours doit être déposé devant le Tribunal fédéral dans les trente jours qui suivent la notification de l'expédition complète (art. 100 al. 1 LTF).

La greffière :