

P1 21 139

**JUGEMENT DU 5 JUILLET 2023**

**Tribunal cantonal du Valais  
Cour pénale I**

Camille Rey-Mermet, juge unique ; Frédéric Evéquoz, greffier *ad hoc* ;

**en la cause**

**Ministère public du canton du Valais**, appelé, représenté par Madame Corinne Caldelari, procureur auprès de l'Office régional du Valais central, à Sion,

**et**

**X** \_\_\_\_\_, partie plaignante et appelé, représenté par Maître Philippe Loretan, avocat à Sion,

**contre**

**Y** \_\_\_\_\_, prévenu et appelant, représenté par Maître Daniel Perruchoud, avocat à Chalais.

(Lésions corporelles graves par négligence : art. 125 al. 2 CP en lien avec l'art. 29 LCR  
et l'OETV 1)

appel contre le jugement du tribunal des districts d'Hérens et Conthey du 15 novembre  
2021

### Procédure

**A.** A la suite de l'accident survenu le 20 mai 2019 sur la route de A \_\_\_\_\_ à B \_\_\_\_\_, le procureur a ouvert le jour même une instruction pénale pour lésions corporelles graves par négligence (art. 125 al. 2 CP) à l'encontre de C \_\_\_\_\_.

L'instruction pénale a été étendue le lendemain à l'encontre de Y \_\_\_\_\_ pour la même infraction.

**B.** La police cantonale a établi son rapport d'accident de la circulation le 18 juillet 2020, lequel comprend notamment un constat technique concernant le camion conduit par C \_\_\_\_\_ et le bus conduit par X \_\_\_\_\_.

**C.** L'expert judiciaire désigné le 6 avril 2020 a remis son rapport le 3 juillet 2020, lequel a fait l'objet d'un complément le 23 décembre 2020.

**D.** Le 22 juin 2021, le procureur a dressé l'acte d'accusation et renvoyé les prévenus pour jugement devant le tribunal des districts d'Hérens et Conthey, retenant à l'encontre d'Y \_\_\_\_\_ les chefs d'inculpation de lésions corporelles graves par négligence (art. 125 al. 2 CP), d'infraction à l'art. 90 al. 1 en lien avec les art. 29 LCR et 57 OCR et d'infraction à l'art. 93 al. 1 LCR en lien avec l'art. 29 OETV 1.

**E.** Par jugement du 15 novembre 2021, le tribunal des districts d'Hérens et Conthey a acquitté Y \_\_\_\_\_ du chef d'accusation d'infraction à l'art. 93 al. 2 LCR en lien avec les art. 29 LCR et 57 OCR, l'a reconnu coupable de lésions corporelles graves par négligence (art. 125 al. 2 CP en lien avec l'art. 29 LCR et l'OETV 1) et d'infraction à l'art. 93 al. 2 let. b LCR (en lien avec les art. 29 LCR et 104c al. 1 OETV) et l'a condamné à une peine privative de liberté de 15 mois, assortie du sursis, avec un délai d'épreuve de deux ans, ainsi qu'à une amende de 500 fr., la peine privative de liberté de substitution ayant été fixée à cinq jours. Les prétentions civiles de X \_\_\_\_\_ ont, en outre, été admises dans leur principe et, pour le surplus, renvoyées au for civil.

**F.** Y \_\_\_\_\_ a annoncé sa volonté de former appel à l'encontre de ce jugement le 2 décembre 2021. Dans sa déclaration d'appel du 11 décembre 2021, il a conclu principalement à son acquittement de l'infraction de lésions corporelles graves par négligence, subsidiairement à la réduction de la peine prononcée en première instance et dans tous les cas à ce que les prétentions civiles soient réservées.

Le 16 mai 2023, le Tribunal a rejeté la réquisition de preuve formée par Y \_\_\_\_\_ tendant à l'audition du précédent chauffeur du camion conduit par C \_\_\_\_\_ lors de l'accident.

Aux débats d'appel, qui se sont tenus le 30 juin 2023, la représentante du Ministère public a conclu au rejet de l'appel et à la confirmation du jugement de première instance. La partie plaignante s'est, pour sa part, ralliée aux conclusions du Ministère public. Le prévenu a quant à lui conclu à son acquittement du chef d'accusation de lésions corporelles graves par négligence, ne contestant pas sa condamnation pour l'infraction à l'art. 93 al. 2 let. b LCR, en lien avec les art. 29 et 104c al. 1 OETV, ni l'amende prononcée pour sanctionner cette infraction. Il a, en outre, admis les conclusions civiles de X \_\_\_\_\_ dans leur principe et a conclu pour le surplus à leur renvoi au for civil. Il a enfin retiré les conclusions subsidiaires ténorisées dans sa déclaration d'appel, aux termes desquelles il sollicitait une réduction de la quotité de la peine prononcée en première instance.

## **SUR QUOI LA JUGE**

### **I. Préliminairement**

#### **1.**

**1.1** L'appel est recevable contre les jugements des tribunaux de première instance qui, comme dans le cas particulier, ont clos totalement ou partiellement la procédure (art. 398 al. 1 CPP).

**1.2** Toute partie qui a un intérêt juridiquement protégé à l'annulation ou à la modification d'une décision – et notamment le condamné, comme en l'espèce – a qualité pour recourir à son encontre (art. 382 al. 1 CPP).

#### **1.3**

**1.3.1** La partie qui entend faire appel l'annonce au tribunal de première instance par écrit ou oralement pour mention au procès-verbal dans le délai de dix jours à compter de la communication du jugement (cf. art. 399 al. 1 CPP), c'est-à-dire de la remise ou de la notification du dispositif écrit (cf. art. 84 al. 1 et 2 ainsi que art. 384 let. a CPP ; ATF 138 IV 157 consid. 2.1 ; arrêt 6B\_351/2013 du 29 novembre 2013 consid. 1.4). Lorsque le jugement motivé est rédigé, ledit tribunal transmet l'annonce et le dossier à la juridiction d'appel (cf. art. 399 al. 2 CPP). La partie qui a annoncé l'appel adresse à celle-ci une déclaration écrite dans les vingt jours à compter de la notification du jugement motivé (cf. art. 399 al. 3 CPP). Cette déclaration doit être signée et indiquer les parties

du jugement qui sont attaquées, les modifications du jugement de première instance demandées et les réquisitions de preuve (cf. art. 399 al. 3 et 4 CPP). Lorsque la juridiction de première instance notifie directement aux parties un jugement motivé sans leur en avoir préalablement signifié le dispositif, l'annonce d'appel (art. 399 al. 1 CPP) devient sans portée et n'apparaît plus obligatoire. Dans cette hypothèse, il suffit à la partie concernée de déposer une déclaration d'appel (art. 399 al. 3 CPP) auprès de la juridiction d'appel dans les vingt jours suivant la notification de celui-ci (ATF 138 IV 157 consid. 2.2).

**1.3.2** En l'espèce, le juge de district a adressé aux parties le jugement directement motivé le 18 novembre 2021. Ce jugement a été notifié au mandataire de Y \_\_\_\_\_ le 22 novembre 2021, si bien que sa déclaration d'appel du 11 décembre 2021 a été formulée en temps utile, étant précisé que son annonce d'appel du 2 décembre 2021 était superflue. Sa déclaration d'appel, qui respecte en outre les formes prescrites (art. 399 al. 3 et 4 CPP), est dès lors recevable.

**1.4** Au surplus, sous l'angle de la compétence matérielle, la juge soussignée est habilitée à statuer (art. 21 al. 1 let. a CPP et 14 al. 2 LACPP).

## **2.**

**2.1** L'appel, qui est la voie de recours ordinaire contre les jugements des tribunaux de première instance, produit en principe un effet dévolutif complet et confère à la juridiction d'appel un plein pouvoir d'examen lui permettant de revoir la cause librement en fait et en droit (art. 398 al. 2 et 3 CPP ; ATF 141 IV 244 consid. 1.3.3). La voie de l'appel doit permettre un nouvel examen au fond par la juridiction d'appel, laquelle ne peut se borner à rechercher les erreurs du juge précédent et à critiquer le jugement de ce dernier, mais 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. Cela n'exclut toutefois pas que l'autorité d'appel puisse se référer dans une certaine mesure à l'appréciation contenue dans le jugement de première instance (arrêt 6B\_1263/2018 du 28 janvier 2019 consid. 2.1.1 et les références citées).

**2.2** Y \_\_\_\_\_ conclut à son acquittement de l'infraction de lésions corporelles graves par négligence. Dans cette mesure, l'appel formé par ses soins doit être traité comme un appel restreint au sens de l'article 399 al. 4 CPP, seule la question de la culpabilité ayant été contestée en l'espèce (let. a).

**2.3** Non remis en cause, le jugement entrepris est définitif en ce qui concerne la condamnation et les peines infligées à C \_\_\_\_\_, son acquittement du chef d'inculpation d'infraction à l'ordonnance sur les chauffeurs (art. 21 OTR1 en lien avec l'art. 14 OTR1), la condamnation de Y \_\_\_\_\_ à une amende de 500 fr. pour infraction à l'art. 93 al. 2 let. b LCR (en lien avec les art. 29 LCR et 104c al. 1 OETV), son acquittement du chef d'accusation d'infraction à l'art. 93 al. 2 LCR en lien avec les art. 29 LCR et 57 OCR et l'indemnité allouée à Maître Carole Ambord, défenseur d'office de C \_\_\_\_\_, au titre de l'assistance judiciaire. Au vu des dernières conclusions de l'appelant, aux termes desquelles il admet les prétentions civiles de X \_\_\_\_\_ dans leur principe et sollicite, pour le surplus, leur renvoi au for civil, le jugement de première instance est également entré en force sur ce point (cf. chiffre 9 du dispositif du jugement entrepris).

## **II. Statuant en faits et considérant en droit**

**3.** Une partie des faits étant contestée, il y a lieu de les arrêter sur la base des moyens de preuve administrés. Quant aux faits non contestés, ils peuvent être rappelés comme suit.

**3.1** Titulaire du permis de poids lourd depuis le 19 février 2019, C \_\_\_\_\_ a été engagé par l'entreprise D \_\_\_\_\_ SA pour laquelle il a commencé à travailler le 3 mai 2019. Dès le 6 mai 2019, il conduisait le camion de marque MAN immatriculé xxxx1 pour le compte de cette société, qui en était propriétaire.

Y \_\_\_\_\_ est l'unique mécanicien de l'entreprise D \_\_\_\_\_ SA. En cette qualité, il gère le parc des camions et des autres machines. Il lui appartient notamment de s'assurer qu'ils sont en parfait état de marche, d'indiquer quels sont les camions disponibles et de décider s'ils sont aptes à circuler. Il assure certaines réparations, les plus importantes étant effectuées par le Garage E \_\_\_\_\_ SA. Pour l'entretien courant, il assume la commande des pièces et l'exécution des travaux sans en référer à ses supérieurs et n'interpelle le directeur qu'en cas de réparations coûtant plus de 5000 à 6000 francs.

Le 20 mai 2019, C \_\_\_\_\_ circulait seul au volant du camion précité sur la route de A \_\_\_\_\_, de F \_\_\_\_\_ en direction de B \_\_\_\_\_. Il suivait l'autocar de ramassage scolaire immatriculé xxxx2, conduit par X \_\_\_\_\_. Peu avant la bifurcation avec la route des G \_\_\_\_\_, alors que X \_\_\_\_\_ ralentissait en raison d'une légère courbe à droite et du fait qu'il se déportait à gauche sur une place d'évitement afin de se laisser devancer par C \_\_\_\_\_, ce dernier n'a pas réussi à

freiner et est venu percuter l'arrière du car avec l'avant gauche de son camion. A la suite du choc, le car est sorti de la route, a dévalé le talus sur une centaine de mètres avant d'être immobilisé contre des arbres. X \_\_\_\_\_ a été éjecté de son véhicule dans l'accident.

Selon les examens cliniques effectués les 21 et 23 mai 2019 par les médecins du service des soins intensifs de l'hôpital de Sion, X \_\_\_\_\_ présentait de multiples fractures au niveau du visage, du nez, de la mâchoire, des bras, des côtes, du bassin, des os de l'épaule et de deux vertèbres lombaires. Son corps était également recouvert d'hématomes et sa face particulièrement endommagée, avec notamment un œil ressortant de son orbite et des lésions aux sinus.

Les lésions constatées n'ont pas mis en danger la vie de X \_\_\_\_\_ d'un point de vue médico-légal. Elles ont néanmoins conduit à son hospitalisation du 20 mai 2019 au 12 juin 2019, date à laquelle il a été transféré à la clinique de réadaptation, qu'il a quittée le 7 août 2019. Les multiples fractures et différentes lésions du visage qu'il a subies ont en outre nécessité une opération. Son acuité visuelle de l'œil gauche a été limitée à 40% après l'accident. S'il a ensuite récupéré une vision complète, son œil gauche a nécessité une nouvelle intervention chirurgicale le 17 août 2021 pour une reconstruction palpébrale avec tentative de reconstruction des voies lacrymales. Il est toujours en arrêt de travail depuis l'accident, tel que cela résulte du certificat médical du 8 mai 2023 déposé en cause lors des débats d'appel.

C \_\_\_\_\_ avait constaté un problème au niveau des freins une dizaine de jours avant l'accident, ce dont il avait informé Y \_\_\_\_\_. Le camion avait alors été inspecté par le Garage E \_\_\_\_\_ SA à H \_\_\_\_\_, le 14 mai 2019, pour une fuite d'huile de la boîte à vitesses, ainsi que pour le contrôle des manomètres de pression d'air. I \_\_\_\_\_, mécanicien poids lourd auprès de l'entreprise précitée, avait effectué le contrôle et relevé une différence d'un bar entre les deux manomètres. Son responsable avait téléphoné à Y \_\_\_\_\_ pour discuter de cette anomalie et lui donner la marche à suivre. Ce dernier avait indiqué qu'il effectuerait lui-même les réparations. Sur le document intitulé « dossier atelier » établi sur le papier en-tête du Garage E \_\_\_\_\_ SA le 14 mai 2019 et adressé à l'entreprise D \_\_\_\_\_ SA figure la note manuscrite suivante : « 7 bars max => remplacer soupape 4 voies ? » (dos. p. 125).

Y \_\_\_\_\_ n'a finalement pas commandé cette pièce.

**3.2** Y \_\_\_\_\_ reproche au tribunal de première instance d'avoir considéré qu'il a violé son obligation juridique d'agir et contrevenu par omission aux règles de la

prudence. Se fondant sur le rapport d'expertise, sur ses propres déclarations et sur celles de I \_\_\_\_\_ et de J \_\_\_\_\_, il prétend que la soupape à quatre voies dont était muni le camion le jour de l'accident n'était pas défectueuse, contrairement à ce qu'a retenu le tribunal de première instance.

Ce faisant, il conteste en réalité l'établissement des faits par le premier juge. Partant, il convient d'examiner les éléments probatoires figurant au dossier à cet égard.

**3.2.1** Lors de sa première audition par la police, Y \_\_\_\_\_ a déclaré qu'une pression de 7 bars n'avait pas d'incidence sur les freins (R. 11 et 12, dos. p. 87 et 88), que selon les notes du mécanicien de l'entreprise E \_\_\_\_\_ SA, il allait effectivement changer la soupape à quatre voies mais qu'il n'avait pas effectué la commande et que le camion aurait dû être immobilisé en attendant les réparations de cette pièce (R. 14 et 15, dos. p. 88). Le camion avait en outre passé l'expertise le 16 novembre 2018 sans qu'aucun problème de freins n'ait été constaté (R. 6, dos. p. 20).

Devant le procureur, il a expliqué avoir décidé de son propre chef de ne pas entreprendre les réparations car, la pression mesurée se situant entre 6 et 7 bars, le camion était en état de circuler (R. 4, dos. p. 219). Il a précisé que le véhicule pouvait tenir encore trois à quatre jours, ce qui lui laissait le temps de commander la pièce de remplacement, celle-ci n'étant pas en stock, mais il avait finalement oublié de le faire (R. 5, dos. p. 219). Toujours au vu de la pression de 6.5 à 7 bars, il avait autorisé le camion à prendre la route, ce niveau ne justifiant pas l'immobilisation du véhicule. S'il avait indiqué le contraire à la police, c'était en raison d'une mauvaise compréhension de sa part de la question posée par les agents. Avec une pression entre 6 et 7 bars, il était possible de freiner avec le compresseur (R. 7, dos. p. 220). Il a encore déclaré que selon lui, l'accident survenu n'avait rien à voir avec la soupape à quatre voies (R. 12, dos. p. 220 ; R. 16, dos. p. 221), avant de s'excuser auprès de X \_\_\_\_\_ (R. 13, dos. p. 220) et d'indiquer qu'il avait changé sa manière de traiter les réparations, en ce sens que désormais, quand il fallait remplacer une pièce, il le faisait immédiatement (R. 15, dos. p. 220).

Aux débats de première instance, il a confirmé ne pas avoir commandé la soupape à quatre voies car, même s'il en avait eu l'intention, il avait oublié de le faire, étant précisé que pour lui, jusqu'à 6.5 à 7 bars, il n'y avait pas de problème (R. 33 à 35, dos. p. 494). Il lui fallait deux à trois heures de travail pour changer une soupape, ce qu'il n'avait eu à faire qu'à une seule reprise sur les cinq dernières années (R. 36, dos. p. 494). Ce type de pièce coûtait environ 400 fr. (R. 32, dos. p. 493). Il a encore indiqué que si le

manomètre affichait 6.5 bars, il laissait rouler le véhicule et attendait l'arrivée de la pièce commandée, soit un jour (R. 37, dos. p. 494). Selon lui, le chauffeur était responsable de l'accident, car en freinant trop longuement, il avait fait surchauffer les tambours de freins (R. 38, dos. p. 494). Sur questions de son avocat, il a rapporté que les deux manomètres n'affichaient déjà pas les mêmes valeurs l'année précédant l'expertise, que le précédent chauffeur du camion ne s'en était jamais plaint et que ce véhicule n'avait jamais eu d'accident auparavant (R. 43 à 45, dos. p. 495). Enfin, il a confirmé que le chef d'atelier du Garage E \_\_\_\_\_ SA lui avait fait part d'une anomalie sur le camion qui devait être réparée, mais qu'il y avait toujours 6.5 bars (R. 46, dos. p. 495).

Aux débats d'appel, il a confirmé ses précédentes déclarations, ajoutant qu'il n'était pas informé que C \_\_\_\_\_ devait se rendre à J \_\_\_\_\_ le jour de l'accident, dans la mesure où c'était le magasinier qui gérait les courses et que lui-même n'avait pas connaissance du parcours des chauffeurs (R. 5).

**3.2.2** C \_\_\_\_\_ a pour sa part indiqué lors de sa première audition par la police que selon lui, l'accident avait été causé par un problème technique sur le système d'air pour le freinage (R. 8, dos. p. 2). Après avoir enclenché le ralentisseur manuel sur la sixième position, il avait appuyé à plusieurs reprises sur la pédale de freins, tentant d'exécuter un arrêt d'urgence, ce qui n'avait pas fonctionné (R. 7, dos. p. 2). Lors de son deuxième interrogatoire, il a précisé que le ralentisseur avait réagi, en ce sens que le camion avait légèrement perdu de la vitesse, mais que comme il voyait qu'il se rapprochait du car, il avait ensuite appuyé à moitié sur la pédale, avant de l'enfoncer jusqu'au fond pour effectuer un freinage d'urgence. A cet instant, un témoin « STOP » était apparu sur le tableau de bord, lui signifiant de s'arrêter afin de faire remonter l'air. Il a précisé que ce signal s'était déjà allumé auparavant sur un chantier le 9 ou 10 mai, ce qu'il avait fait savoir à Y \_\_\_\_\_ (R. 13, dos. p. 25). Selon lui, un manomètre indiquait constamment le maximum, soit entre 10 et 12, tandis que l'autre laissait apparaître une pression de 6 bars (R. 8, dos. p. 24).

S'agissant de la vitesse à laquelle il roulait, C \_\_\_\_\_ a affirmé devant le procureur qu'elle ne pouvait pas être élevée, dès lors qu'il se trouvait sur une route de montagne. Lorsqu'il avait entamé le dernier virage, il avait commencé à freiner, mais le camion n'avait pas réagi et avait pris de la vitesse. Il avait senti deux virages auparavant que les freins ne répondaient plus de la même manière (R. 10, dos. p. 228). Confronté à la vitesse mesurée par le tachygraphe (entre 50 et 60 km/h), C \_\_\_\_\_ a déclaré que celle-ci lui semblait vraisemblable, dans la mesure où il avait perdu le contrôle du camion (R. 19, dos. p. 229). Il a à nouveau confirmé avoir d'abord enclenché le ralentisseur

manuel du véhicule, avant d'appuyer à plusieurs reprises sur les freins, en précisant que la ceinture de sécurité ne s'était pas bloquée au moment du choc. Il a ajouté que durant sa formation, il avait heurté la vitre du camion avec sa tête lors des freinages d'urgence effectués, tandis qu'au moment de l'accident, le camion n'avait pas réagi (R. 21, 23 et 24, dos. p. 230).

Aux débats de première instance, C \_\_\_\_\_ a, pour l'essentiel, confirmé ses précédentes déclarations.

**3.2.3** Pour L \_\_\_\_\_, lequel occupait une fonction dirigeante au sein de la société D \_\_\_\_\_ SA au moment des faits, la soupape à quatre voies n'a pas besoin d'être parfaite pour que le camion fonctionne normalement, étant précisé que selon lui, une valeur de 6 bars est considérée comme bonne à optimale. Il n'y avait ainsi aucune urgence pour Y \_\_\_\_\_ à réparer cette pièce, dans la mesure où le camion aurait pu tenir bien plus longtemps (R. 11 et 12, dos. p. 251). Il a confirmé sa position lors de sa seconde audition (R. 13, dos. p. 411).

**3.2.4** Selon M \_\_\_\_\_, employé de D \_\_\_\_\_ SA, la soupape n'est pas importante (R. 13, dos. p. 257). Le camion pouvait rouler car cette pièce n'était pas totalement défectueuse (R. 23, dos. p. 259). Il a déclaré qu'elle n'avait aucune fonction en lien avec les freins et n'avait eu aucun rapport avec l'accident, les freins étant hydrauliques et non pneumatiques (R. 25 et 26, dos. p. 259).

**3.2.5** J \_\_\_\_\_, mécanicien au sein de l'entreprise N \_\_\_\_\_ à H \_\_\_\_\_ étant intervenu sur place environ deux heures après l'accident pour prendre en charge le camion, a déclaré avoir constaté qu'il y avait de la pression dans les deux circuits de freins, soit environ 5 bars sur le premier et 6 bars sur le second. Il a précisé qu'il était normal que ces mesures diminuent un peu lorsque le camion ne roule pas (R. 3, dos. p. 91).

**3.2.6** Selon le rapport d'accident établi par la police cantonale le 19 juin 2019, lors du contrôle technique du camion immatriculé xxxx1 effectué le 22 mai 2019 à 14h45, il est apparu que la soupape à quatre voies était défectueuse, causant un problème d'air du circuit de freins. Le manomètre indiquait une pression de 6 bars au lieu de 8.5 bars (dos. p. 115). Toutefois, au passage au banc d'essai de freins, la force de freinage était suffisante, un taux statique de 54% conforme à la valeur minimale de 50% ayant été mesuré (dos. p. 123).

**3.2.7** Dans son rapport du 3 juillet 2020, l'expert a relevé qu'il était ressorti de l'analyse du fonctionnement du système de freinage pneumatique, et en particulier de la valve de sécurité à quatre circuits, qu'il était possible que la pression d'air ait été insuffisante pour que les freins du circuit n° 1 (essieux ARR) permettent un arrêt du véhicule. Il était en effet probable qu'en cas de forte sollicitation des freins, la réserve d'air ait été épuisée, sans que le compresseur d'air n'ait eu le temps de la compenser (l'expert a indiqué qu'en actionnant les freins à quatre ou cinq reprises lors de son inspection, alors que le véhicule était à l'arrêt, le témoin « STOP » s'était déjà allumé ; dos. p. 308).

Selon les données fournies par le constructeur MAN, la pression d'air devrait être comprise entre 6.6 bars au minimum (pression de sécurité) et  $10 \pm 0.2$  bars au maximum. Or, en l'occurrence, le circuit n° 2 présentait une valeur d'environ 10 bars, tandis que le circuit n° 1 (essieux ARR) ne dépassait que péniblement 6.5 bars sur son manomètre. L'expert a indiqué qu'une pression aussi basse n'aurait peut-être pas présenté de problème sur une route plane, mais en cas de forte sollicitation, comme sur une route de montagne à forte déclivité (près de 10% à l'endroit de l'accident), il se pouvait que l'efficacité ait été fortement diminuée au niveau des essieux arrières, seul l'essieu avant permettant alors de ralentir (dos. p. 308). S'agissant du circuit n° 1, l'expert a exposé que le manomètre indiquait une pression insuffisante (à la limite inférieure de la zone verte ; R. 5.4, dos. p. 321). Se basant sur la mesure de 5 bars constatée deux heures après l'accident par J \_\_\_\_\_, l'expert a affirmé que le circuit n° 1 ne remplissait plus les conditions minimales décrites par le constructeur MAN et qu'il conviendrait de remédier à l'origine de la perte de pression (R. 5.9, dos. p. 324).

L'expert a en outre constaté que le tambour du frein avant, côté droit, avait bleui, ce qui supposait qu'il avait atteint une température comprise entre 300 et 340 degrés, en fonction de la durée pendant laquelle il avait été soumis à échauffement. Selon lui, ce bleuissement démontrait vraisemblablement une importante sollicitation des freins sur une période relativement longue (plus de 3000 mètres de descente avec une pente moyenne de 8.5% environ avant l'accident). L'échauffement constaté pourrait également être la conséquence du dernier freinage, ce qui lui semblait toutefois peu plausible. L'expert a considéré que la température des freins avait dû dépasser 250 degrés, au-delà de laquelle les garnitures de freins perdent de leur efficacité. Il n'avait pas été en mesure de déterminer si le glaçage constaté sur les garnitures du frein avant droit existait déjà lorsque le camion avait quitté l'entreprise ou si cet état était une conséquence de la manière de conduire de C \_\_\_\_\_ ainsi que de la déclivité importante de la route empruntée (dos. p. 316). Dans la mesure où le problème de pression et l'affichage du

témoin « STOP » avaient déjà été constatés quelques jours avant l'accident, l'expert a exclu une surchauffe des freins comme étant à l'origine du problème survenu le jour de la collision, en précisant que l'efficacité avait toutefois pu être diminuée pour ce motif (R. 5.1, dos. p. 319).

Une brève analyse des données du tachygraphe a permis de constater que le camion roulait à une vitesse de l'ordre de 50 à 60 km/h dans les minutes ayant précédé l'accident. Selon l'expert, la vitesse adoptée par C \_\_\_\_\_ n'était peut-être pas adéquate, surtout au vu du chargement de son véhicule (dos. p. 309). Il a qualifié l'allure d'élevée (R. 5.1, dos. p. 319) et d'inadaptée aux conditions de la route (R. 5.16, dos. p. 326).

Selon l'expert, la pression d'air insuffisante dès le départ dans le réservoir d'air du circuit n° 1 peut être attribuée à un dysfonctionnement de la valve de sécurité à quatre circuits. Il a expliqué qu'il était possible de continuer à freiner même avec une pression inférieure à la pression de sécurité, le compresseur rechargeant alors en air le réservoir concerné. Une utilisation intensive de la pédale de frein pourrait mener à vider le réservoir d'air plus rapidement que le compresseur ne peut le remplir. Dans ce cas, il existe un risque réel de ne plus pouvoir actionner les freins, surtout sur une route à forte déclivité comme celle où l'accident s'est produit (R. 5.6, dos. p. 323). Le camion pouvait ainsi être utilisable, du moment que le compresseur arrivait à compenser la perte de pression dans le réservoir d'air. Sur une route à faible déclivité où les freins sont peu utilisés, il y avait peu de risque de ne pas pouvoir freiner. En revanche, sur une route à forte déclivité, principalement à la descente, les freins sont utilisés de façon bien plus soutenue et il se peut que le compresseur ne puisse pas compenser la perte de pression dans le réservoir, ce qui peut provoquer la perte d'efficacité des freins de l'essieu concerné, soit dans le cas présent les essieux arrières (R.5.3, dos. p. 320 ; R. 5.7, dos. p. 323).

S'agissant du fait que la force de freinage avait été jugée suffisante lors du passage au banc d'essai de freins, alors que la pression d'air apparaissait insuffisante, l'expert a expliqué que si le véhicule était conforme du point de vue de la loi, les essais sur banc de freinage sont effectués dans des conditions définies. En situation réelle, les freins ne sont pas utilisés de la même manière et la valeur pourrait varier à cause d'une pression d'air trop basse, soit inférieure à celle relevée de 6 bars, dans le cas où le compresseur n'arriverait pas à compenser la perte de pression due à l'utilisation soutenue des freins (R. 5.8, dos. p. 323). Lors d'un usage répété des freins sur une route en descente, il est possible que l'efficacité des freins passe en-dessous de la valeur minimale de 50% (R. 5.12, dos. p. 325).

L'expert a finalement conclu qu'il n'était pas possible de déterminer précisément les causes de l'accident, affirmant qu'il était probable qu'il s'agisse d'une combinaison de facteurs. Le problème de valve de sécurité à quatre circuits, avec une pression d'air basse sur le circuit n° 1, combiné à une vitesse éventuellement inadaptée nécessitant une plus forte sollicitation des freins (échauffement) pourrait être à l'origine de la perte d'efficacité des freins et donc de la collision. Selon lui, même si le camion était utilisable en l'état, le changement de la valve de sécurité à quatre circuits aurait dû être effectué avant d'autoriser le camion MAN à reprendre la route, surtout en cas d'itinéraire montagneux (dos. p. 309).

**3.2.8** Aux termes de son rapport complémentaire du 23 décembre 2020, l'expert a rappelé que l'analyse du camion avait permis de mettre en évidence un problème de pression d'air dans l'un des deux circuits de freinage. Le tambour de frein de l'essieu avant avait en outre subi un fort échauffement, comme en témoignait la couleur bleue de l'acier (dos. p. 364).

Au surplus, les pièces transmises ne lui permettaient pas de déterminer si l'échauffement du tambour de freins avait eu lieu le jour de l'accident ou s'il préexistait (dos. p. 365).

**3.2.9** D'emblée, il convient de relever que contrairement à ce que soutient Y \_\_\_\_\_, l'expert n'a pas constaté que les données du constructeur MAN étaient respectées. De fait, ce dernier a exposé que le circuit n° 1 (essieux ARR) ne dépassait que péniblement 6.5 bars sur son manomètre, n'atteignant ainsi pas la limite de sécurité de 6.6 bars. Il a encore qualifié cette pression d'insuffisante avant d'affirmer expressément que le circuit n° 1 ne remplissait pas les conditions minimales décrites par le constructeur (R. 5.9, dos. p. 324). Dans son rapport complémentaire, il a confirmé que l'expertise effectuée avait mis en évidence un problème de pression d'air dans l'un des deux circuits de freinage.

La mention manuscrite faisant état d'une pression de 7 bars et figurant sur le rapport d'atelier établi par l'employé du Garage E \_\_\_\_\_ SA le 14 mai 2019 n'est pas de nature à discréditer les constatations de l'expert, cette valeur ayant été mesurée six jours avant l'accident.

L'analyse des mesures constatées par J \_\_\_\_\_ a quant à elle conduit l'expert à la conclusion que le circuit n° 1 ne remplissait plus les conditions minimales décrites par le constructeur MAN et qu'il conviendrait de remédier à l'origine de la perte de pression. Y \_\_\_\_\_ ne saurait ainsi tirer aucun argument en sa faveur des valeurs relevées lors de la prise en charge du camion sur les lieux de l'accident.

S'agissant des affirmations de Y \_\_\_\_\_, de L \_\_\_\_\_ et de M \_\_\_\_\_, tous impliqués dans la société D \_\_\_\_\_ SA, selon lesquelles le camion pouvait rouler dès lors que la soupape n'était pas défectueuse, elles ne sauraient être préférées aux conclusions d'un expert qualifié et indépendant.

Enfin, lorsque l'expert a relevé que le camion était conforme du point de vue de la loi, il faisait référence au test effectué sur le banc de freinage, duquel a résulté une valeur statique supérieure à l'efficacité minimale légale de 50% et non à l'état de la soupape à quatre voies. Il a en outre expliqué que dans des conditions réelles, la capacité de freinage s'en trouverait amoindrie dans le cas où le compresseur n'arriverait pas à compenser la perte de pression due à l'utilisation soutenue des freins et que l'efficacité pourrait passer en-dessous de la valeur minimale en descente.

C'est le lieu de relever que l'expertise, établie par un ingénieur diplômé HES, soit par un professionnel dont les compétences ne sont pas remises en question, est convaincante et qu'il n'y a pas lieu de s'en écarter. Aucun élément pertinent ne vient remettre en cause ses conclusions, lesquelles sont compatibles avec les déclarations constantes de C \_\_\_\_\_ au sujet du niveau de pression insuffisant constaté le jour des faits sur l'un des deux manomètres, de l'inefficacité des freins au moment de l'accident et de l'apparition d'un témoin « STOP » l'instant précédent la collision. S'agissant de la vitesse à laquelle ce dernier circulait, elle a pu être établie entre 50 et 60 km/h au moyen des données du tachygraphe, comme relevé à juste titre par l'expert.

Partant, il est établi que, le jour de l'accident, en raison d'une soupape à quatre voies défectueuse, la pression dans le circuit n° 1 alimentant en air les freins des essieux arrières était insuffisante. Au vu de la forte déclivité de la route et de la vitesse excessive à laquelle roulait C \_\_\_\_\_ au moment des faits, ce dernier a sollicité plus qu'habituellement les freins du camion. Lorsqu'il s'est aperçu qu'il ne parviendrait pas à arrêter son véhicule, il a appuyé à plusieurs reprises sur la pédale de freins, ce qui a épuisé la réserve d'air, sans que le compresseur n'ait pu compenser la perte de pression, si bien que l'efficacité des freins a été fortement diminuée au niveau des essieux arrières, seul l'essieu avant permettant alors de ralentir.

Avec l'expert, il est ainsi retenu que l'accident a été causé par le concours de plusieurs facteurs, à savoir le problème de valve de sécurité à quatre circuits, avec une pression d'air basse sur le circuit n° 1, combiné à une vitesse inadaptée nécessitant une plus forte sollicitation des freins. La soupape de sécurité défectueuse aurait dû être changée avant

d'autoriser le camion à reprendre la route, ce dont Y \_\_\_\_\_ avait conscience dès le 14 mai 2019, à la suite de l'appel du chef d'atelier du Garage E \_\_\_\_\_ SA.

**4.**

**4.1** Aux termes de l'art. 125 CP, qui réprime l'infraction de lésions corporelles par négligence, celui qui, par négligence, aura fait subir à une personne une atteinte à l'intégrité corporelle ou à la santé sera, sur plainte, puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire (al. 1). Si la lésion est grave le délinquant sera poursuivi d'office (al. 2).

**4.2** A teneur de l'art. 12 al. 3 CP, 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 utilisé des précautions commandées par les circonstances et par sa situation personnelle.

**4.3** Selon l'art. 29 LCR, les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions. Ils doivent être construits et entretenus de manière que les règles de la circulation puissent être observées, que le conducteur, les passagers et les autres usagers de la route ne soient pas mis en danger et que la chaussée ne subisse aucun dommage.

**4.4** Le jugement querellé expose de manière complète la teneur des dispositions précitées ainsi que leur portée à la lumière de la jurisprudence, de sorte qu'il peut y être renvoyé (cf. consid. 9.1 à 9.4 et 9.6 à 9.6.4 du jugement du 15 novembre 2021), étant rappelé ce qui suit.

L'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les voitures automobiles de transport et leurs remorques (OETV 1 ; RS 741.41) contient les exigences techniques auxquelles doivent satisfaire les voitures automobiles de transport avec ou sans carrosserie soumises à la LCR, comprenant au moins quatre roues et dont la vitesse maximale, en raison de leur genre de construction, excède 25 km/h, ainsi que leurs remorques (véhicules de transport). Les véhicules de transport visés par cette ordonnance doivent correspondre intégralement aux prescriptions de l'UE mentionnées aux ch. 2.4 à 2.14 (actes réglementaires de l'UE) ou de la Commission économique pour l'Europe (règlements CEE-ONU10). Le règlement n° 13 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne le freinage [2016/194] s'applique notamment aux véhicules affectés au transport de marchandise et ayant au moins quatre roues (catégorie N). Ce règlement prévoit que le système de

freinage de service doit permettre de maîtriser le déplacement du véhicule et de l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement et quelle que soit la déclivité ascendante ou descendante sur laquelle le véhicule se trouve. Son action doit être modérable. Le conducteur doit pouvoir obtenir ce freinage de sa place de conduite sans enlever les mains de la commande de direction (ch. 5.1.2.1).

## **4.5**

**4.5.1** En l'espèce, les très nombreuses lésions subies par la victime à la suite l'accident n'ont pas mis sa vie en danger. Elles ont néanmoins conduit à son hospitalisation durant plus de trois semaines et à un séjour de près de deux mois à la clinique de réadaptation. X \_\_\_\_\_ a subi plusieurs interventions chirurgicales et de reconstruction du visage, en particulier de l'œil gauche. Il a ensuite enduré des souffrances importantes durant de longs mois, notamment en raison d'une paralysie gauche de son visage et de douleurs post-traumatiques. Il a été en incapacité de travail depuis l'accident jusqu'à ce jour, soit depuis plus de quatre ans. Dans ces conditions, les lésions corporelles subies par la victime doivent être qualifiées de graves, ce que l'appelant ne conteste au demeurant pas.

**4.5.2** Il a été établi que la soupape à quatre voie qui équipait le camion le jour de l'accident était défectueuse, en ce sens que le niveau de pression d'un des circuits était insuffisant, ce qui a eu pour conséquence de diminuer fortement l'efficacité des freins. L'appelant en était conscient, C \_\_\_\_\_ lui ayant indiqué avoir remarqué un problème avec les freins du camion qu'il conduisait une dizaine de jours avant l'accident. Il a en outre été informé par le chef d'atelier du Garage E \_\_\_\_\_ SA, le 14 mai 2019, d'une différence d'un bar entre les deux manomètres et de la marche à suivre pour y remédier. Le fait que la note manuscrite figurant sur le rapport établi par l'employé de ce garage, à savoir « 7 bars max => remplacer soupape 4 voies ? », soit ponctuée d'un point d'interrogation ne signifie nullement que les employés de ce garage avaient un doute au sujet de la défectuosité de la pièce en question. Lors de l'entretien téléphonique entre le chef d'atelier du garage et l'appelant, le premier a d'ailleurs fait part au second d'une anomalie en lui transmettant les instructions pour la réparer. Dès ce moment, l'appelant ne pouvait plus ignorer que la pièce concernée devait être remplacée. Il n'a néanmoins pas effectué les réparations commandées par les circonstances, a omis de se procurer la soupape à changer et a autorisé le camion xxxx1 à circuler, alors même que les défauts constatés nécessitaient son immobilisation. Il n'ignorait en outre pas que le chauffeur C \_\_\_\_\_, auquel le camion concerné était attribué, était jeune et peu

expérimenté. Que l'appelant n'ait pas eu connaissance de l'itinéraire qu'emprunterait cet employé le jour en question est sans pertinence. Il devait en effet s'attendre à ce que ce dernier ne circule pas uniquement sur des routes planes ou à faible déclivité. Cette probabilité était d'autant plus élevée au vu de la topographie de la région montagneuse dans laquelle l'entreprise pour laquelle il travaille est active. En laissant circuler ce véhicule alors qu'il n'était pas en parfait état de fonctionnement, le prévenu a fait courir un risque important d'accident à son chauffeur ainsi qu'aux autres usagers de la route, contrevenant en outre aux prescriptions de l'art 29 LCR et de l'OETV 1. Au vu de sa longue expérience en qualité de mécanicien, mais également du fait que la défectuosité de la soupape à quatre voies lui avait été rapportée tant par le chauffeur du camion que par les employés du garage l'ayant inspecté, l'appelant aurait dû immobiliser le véhicule le temps de le remettre en état, ce qu'il n'a pas fait. Un mécanicien raisonnable, dans la même situation et avec les mêmes aptitudes aurait procédé aux réparations requises, afin d'éviter la survenance d'un accident de l'ordre de celui qui s'est produit. Partant, l'appelant a violé son devoir de prudence. Cette violation doit être qualifiée de fautive, dans la mesure où on peut lui reprocher un manque d'effort blâmable pour avoir omis de commander la pièce de remplacement, ne pas avoir procédé aux réparations et avoir permis au camion de circuler, alors même qu'il connaissait l'existence du danger.

**4.5.3** Ce comportement coupable a participé à causer les lésions corporelles subies par X \_\_\_\_\_, dans la mesure où il est en partie à l'origine de la collision entre le camion xxxx1 et le car. S'il n'en est pas la cause unique, l'accident étant survenu en raison de la combinaison du problème de valve de sécurité à quatre circuits et de la vitesse inadaptée adoptée par le chauffeur du camion, il en est néanmoins la condition *sine qua non*, dès lors que si les réparations requises avaient été apportées et le véhicule immobilisé, l'accident ne se serait pas produit, ou à tout le moins pas de la même manière.

Selon le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, le fait de laisser circuler un camion muni d'une soupape à quatre voies défectueuse qui réduit l'efficacité des freins, qui plus est sur une route de montagne à forte déclivité, est de nature à causer la survenance d'un accident tel que celui qui s'est produit le 20 mai 2019.

Partant, le lien de causalité tant naturelle qu'adéquate est donné entre la violation du devoir de prudence de l'appelant et les lésions corporelles graves subies par la victime.

**4.5.4** Toutes les conditions posées par l'art. 125 al. 2 CP sont réalisées en l'espèce, si bien que l'appelant s'est rendu coupable de lésions corporelles graves par négligence au sens de cette disposition, infraction qui est poursuivie d'office.

**5.** L'appelant, qui conclut à son acquittement, ne conteste pas la quotité de la peine en tant que telle. Celle-ci doit néanmoins être réexaminée d'office (L. EUGSTER, Commentaire bâlois, 2e éd., 2014, n. 7 ad art. 399 CPP).

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

Le jugement querellé expose de manière complète la portée de cette disposition de sorte qu'il peut y être renvoyé (cf. consid. 12.1 du jugement du 15 novembre 2021).

**5.2** L'appelant est né au O \_\_\_\_\_ le xx.xxxx1. Il vit à P \_\_\_\_\_ avec son épouse et leurs deux enfants majeurs. Sans formation reconnue, il exerce le métier de mécanicien depuis 35 ans, ayant débuté sa carrière dans son pays natal. Il est employé de l'entreprise D \_\_\_\_\_ SA depuis 2005 et perçoit un salaire net d'environ 5500 fr., versé treize fois l'an. Son épouse réalise un revenu de l'ordre de 1200 fr. par mois pour une activité accessoire. Leur fils aîné, âgé de 36 ans, est encore à leur charge, tandis que le cadet est indépendant financièrement.

La culpabilité de l'appelant est très lourde. Alors qu'il était informé de l'existence d'un problème de pression d'air insuffisante dans la soupape à quatre voies, lequel diminuait l'efficacité des freins, il a décidé de ne pas effectuer les réparations requises et a autorisé C \_\_\_\_\_ à utiliser le camion défectueux sans l'avertir du problème. Il a ainsi mis en danger l'intégrité physique de ce dernier ainsi que des autres usagers de la route qui auraient pu croiser son chemin alors que son travail consiste à garantir l'état de marche des véhicules et, par là, la sécurité des autres. Si cette imprévoyance a finalement contribué à causer de nombreuses et graves lésions à X \_\_\_\_\_, l'issue de l'accident aurait pu s'avérer encore bien plus dramatique si le car avait été rempli d'écoliers.

Le comportement de l'appelant en procédure n'a pas été bon. S'il a admis lors de son premier interrogatoire qu'il n'avait pas commandé la pièce de rechange et qu'il aurait dû

immobiliser le camion le temps des réparations, il a par la suite nié son implication dans l'accident, arguant que le niveau de pression affiché était suffisant et qu'il ne nécessitait aucune mesure de sa part. Il a en outre tenté de faire supporter la totalité de la responsabilité de la collision à C \_\_\_\_\_. Cette attitude dénote une absence de prise de conscience de la gravité de son comportement. Il n'a d'ailleurs pas présenté d'excuses spontanées à la victime et ne s'est jamais enquis de son état de santé. Le fait qu'il ait déclaré lors des débats de première instance qu'il continuerait à laisser circuler un camion avec une pression de 6.5 bars, malgré les graves conséquences que ce comportement a engendrées pour la partie plaignante, est particulièrement inquiétant.

L'appelant ne figure pas au casier judiciaire, ce qui a un effet neutre sur la fixation de la peine et n'a pas à être pris en considération dans un sens atténuant (ATF 141 IV 61 consid. 6.3.2).

Agé de 59 ans, il est expérimenté et en pleine possession de ses moyens. Au surplus, sa situation personnelle a été exposée ci-avant. Celle-ci ne plaide ni en sa faveur, ni en sa défaveur dans le cadre de l'analyse de sa culpabilité.

Aucune circonstance atténuante de l'art. 48 CP n'entre en considération.

Cela étant, le temps écoulé depuis le dépôt de l'appel (18 mois) impose le constat d'une violation du principe de célérité (art. 5 CPP et 29 alinéa 1 Cst. féd.) qui doit être prise en compte dans la mesure de la sanction, cette durée n'étant expliquée ni par la difficulté de la cause ni par son ampleur. Cette violation du principe de célérité justifie une réduction de la peine de l'ordre de 20%.

Sur le vu de l'ensemble de ces éléments, le Tribunal estime que seule une peine privative de liberté est de nature à sanctionner le comportement de l'appelant, une peine pécuniaire n'apparaissant pas suffisante sous l'angle de la prévention spéciale, notamment au vu de l'absence de prise de conscience et de la gravité de la faute. La quotité de la peine privative de liberté arrêtée à 15 mois par le tribunal de district et non contestée en tant que telle doit être confirmée. Après la réduction qui s'impose en raison de la violation du principe de célérité, l'appelant est condamné à une peine privative de liberté de 12 mois.

**5.3** Le principe de l'interdiction de la *reformatio in pejus* (art. 391 al. 2 CPP) commande de confirmer purement et simplement l'octroi du sursis à l'exécution de la peine privative de liberté (cf. art. 42 CP), le délai d'épreuve étant fixé à deux ans (cf. art. 44 al. 1 CP).

Pour les mêmes motifs, une condamnation à une amende additionnelle au sens de l'art. 42 al. 4 CP est exclue.

**5.4** Comme déjà relevé, l'amende de 500 fr. infligée à l'appelant pour violation de l'art. 93 al. 2 let. b LCR ainsi que la peine privative de liberté de 5 jours prononcées en première instance n'ont en principe pas à être revues, faute d'être contestées en appel. La juridiction d'appel peut néanmoins les examiner en faveur du prévenu afin de prévenir des décisions illégales ou inéquitables (art. 404 al. 2 CPP ; arrêt 6B\_1141/2021 du 25 octobre 2021 consid. 3).

En l'occurrence, il convient de relever qu'une seule violation de la disposition précitée a été retenue à l'encontre de l'appelant en première instance, de sorte que c'est à tort que le premier juge a fait application de l'art. 49 CP, indiquant que le prévenu l'avait enfreinte à deux reprises (consid. 12.6 du jugement du 15 novembre 2021). L'amende de 500 fr. infligée, non contestée, paraît néanmoins adéquate pour sanctionner la commission de cette infraction à une seule reprise, si bien qu'il n'y a pas lieu de la réduire.

**6.** L'admission des conclusions civiles de la partie plaignante dans leur principe et leur renvoi, pour le surplus, au for civil ne sont pas contestés selon les dernières conclusions de l'appelant, si bien que ces points n'ont pas à être revus (cf. consid. 2.3 *supra*).

**7.**

**7.1** Les frais et indemnités doivent être fixés de façon séparée pour chaque phase de la procédure (ATF 142 IV 163 consid. 3.2.2).

Si, comme en l'espèce, l'autorité de recours rend elle-même une nouvelle décision, elle se prononce également sur les frais fixés par l'autorité inférieure (art. 428 al. 3 CPP). Le prévenu supporte les frais de procédure s'il est condamné (art. 426 al. 1 CPP).

L'appelant n'a contesté le sort des frais que dans la mesure où il a conclu à son acquittement de l'infraction de lésions corporelles grave par négligence retenue en première instance, pour laquelle il est finalement condamné. Dans ces conditions, la répartition des frais fixée dans le premier jugement doit être confirmée, en ce sens que la moitié des frais de la procédure devant le Ministère public, arrêtés à 19'722 fr. 55, et la moitié des frais du tribunal de première instance, fixés à 1500 fr., sont mis à la charge de l'appelant. Ces montants, arrêtés conformément aux dispositions applicables et non contestés en appel sont confirmés. En définitive, les frais de procédure et de jugement de première instance sont mis à concurrence de 10'611 fr. 30 à la charge de l'appelant ([19'722 fr. 55 + 1500 fr.] / 2).

**7.2** Le sort des frais de la procédure d'appel est réglé à l'art. 428 al. 1 CPP, lequel prévoit leur prise en charge par les parties dans la mesure où elles ont obtenu gain de cause ou succombé. L'émolument est compris entre 380 fr. et 6000 fr. (art. 22 let. f LTar). Lorsqu'une partie obtient une décision qui lui est plus favorable, les frais de la procédure peuvent malgré tout être mis à sa charge lorsque la modification de la décision est de peu d'importance (art. 428 al. 2 let. a CPP). Pour déterminer si une partie succombe ou obtient gain de cause, il faut examiner dans quelle mesure ses conclusions sont admises (arrêt 6B\_369/2018 du 7 février 2019 consid. 4.1 ; DOMEISEN, Commentaire bâlois, 2e éd., 2014, n. 6 ad art. 428 CPP).

La cause présentait un degré de difficulté et une ampleur usuels. Eu égard, en outre, aux principes de l'équivalence des prestations et de la couverture des frais, au comportement du prévenu ainsi qu'à sa situation pécuniaire, les frais de justice sont fixés à 1000 fr., débours compris [huissier : 25 fr.]. L'appelant, qui sollicitait son acquittement du chef d'accusation de lésions corporelles graves par négligence est finalement reconnu coupable de cette infraction. Sa peine a certes été réduite, mais pour des motifs indépendants de ses conclusions. L'appelant, qui succombe, supporte ainsi les frais de la procédure d'appel.

## **8.**

**8.1** Selon l'article 429 al. 1 let. a CPP, si le prévenu est acquitté totalement ou en partie ou s'il bénéficie d'une ordonnance de classement, il a droit à une indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure. La question de l'indemnisation du prévenu (cf. art. 429 CPP) doit être traitée en relation avec celle des frais (cf. art. 426 CPP). Si le prévenu supporte les frais en application de l'article 426 al. 1 ou 2 CPP, une indemnité est en règle générale exclue. En revanche, si l'Etat supporte les frais de la procédure pénale, le prévenu a en principe droit à une indemnité selon l'article 429 CPP (cf. ATF 137 IV 352 consid. 2.4.2 et 144 IV 207 consid. 1.8.2).

Dans la procédure de recours, si ni un acquittement total ou partiel, ni un classement de la procédure ne sont prononcés, mais que le prévenu obtient gain de cause sur d'autres points, il a droit à une juste indemnité pour ses dépenses (art. 436 al. 2 CPP ; arrêt 6B\_1176/2020 du 2 juin 2021 consid. 4.1).

**8.2** Le prévenu a été condamné aux frais de première instance en application de l'art. 426 al. 1 CPP, de sorte qu'il supporte ses propres frais d'intervention en justice pour la procédure devant le Ministère public et de première instance.

Dans la mesure où son appel est rejeté, il supporte également ses frais d'avocat pour la procédure d'appel.

**9.**

**9.1** A teneur de l'article 433 al. 1 CPP, la partie plaignante peut demander au prévenu une juste indemnité pour les dépenses obligatoires occasionnées par la procédure si elle obtient gain de cause (let. a) ou si le prévenu est astreint au paiement des frais conformément à l'article 426 al. 2 CPP (let. b).

La partie plaignante est réputée obtenir gain de cause lorsque le prévenu est condamné et/ou lorsque ses prétentions civiles sont admises. Dans ce cas, la partie plaignante peut être indemnisée pour les frais de défense privée en relation avec la plainte pénale. La juste indemnité, notion qui laisse un large pouvoir d'appréciation au juge, couvre ainsi les dépenses et les frais nécessaires pour faire valoir le point de vue de la partie plaignante dans la procédure pénale. Il s'agit en premier lieu des frais d'avocat (cf. ATF 139 IV 102 consid. 4.1 et 4.3). La partie plaignante adresse ses prétentions à l'autorité pénale ; elle doit les chiffrer et les justifier. Si elle ne s'acquitte pas de cette obligation, l'autorité pénale n'entre pas en matière sur la demande (cf. art. 433 al. 2 CPP).

**9.2** En l'occurrence, la partie plaignante a obtenu gain de cause tant en première instance qu'en appel, dès lors que l'appelant est condamné. Partant, il convient de confirmer la condamnation du prévenu au paiement d'une indemnité de 5272 fr. 30 à X \_\_\_\_\_ pour ses dépenses obligatoires occasionnées par la procédure de première instance, solidairement avec C \_\_\_\_\_.

S'agissant de la procédure d'appel, la partie plaignante a déposé un décompte qui fait état de 6h20 consacrées au dossier en procédure d'appel, ce qui n'apparaît pas critiquable. Par conséquent, Y \_\_\_\_\_ versera à X \_\_\_\_\_ un montant de 1775 fr. (montant arrondi [260 fr. x 6h20 + TVA]).

Par ces motifs,

### Prononce

L'appel déposé par Y \_\_\_\_\_ contre le jugement rendu le 15 novembre 2021 par le tribunal des districts d'Hérens et Conthey, dont les chiffres 1, 2, 3, 4, 8, 9 et 12 sont entrés en force de chose jugée en la teneur suivante :

1. **C** \_\_\_\_\_, reconnu coupable (art. 49 al. 1 CP) de lésions corporelles graves par négligence (art. 125 al. 2 CP en lien avec les art. 29 et 32 al. 1 LCR ainsi que l'OETV 1), de violation simple de la LCR (art. 90 al. 1 LCR en lien avec l'art. 30 al. 2 LCR) et de conduite d'un véhicule ne répondant pas aux prescriptions (art. 93 al. 2 let. a LCR en lien avec les art. 29 LCR et 104c al. 1 OETV) est condamné à une peine privative de liberté de 8 mois et à une amende de 800 francs.

En cas de non-paiement de l'amende, celle-ci sera convertie en 8 jours de peine privative de liberté (art. 106 al. 2 CP).

2. **C** \_\_\_\_\_ est mis au bénéfice du sursis à l'exécution de la peine avec un délai d'épreuve de deux ans (art. 42 et 44 CP).
3. Il est signifié à **C** \_\_\_\_\_ (art. 44 al. 3 CP) qu'il n'aura pas à exécuter ladite peine s'il subit la mise à l'épreuve avec succès (art. 45 CP). Le sursis pourra, en revanche, être révoqué s'il commet un crime ou un délit durant le délai d'épreuve et que son comportement dénote un risque de le voir perpétrer de nouvelles infractions (art. 46 al. 1 CP).
4. **C** \_\_\_\_\_ est acquitté du chef d'accusation d'infraction à l'ordonnance sur les chauffeurs (art. 21 OTR1 en lien avec l'art. 14 al. 1 OTR1).
8. **Y** \_\_\_\_\_ est acquitté du chef d'accusation d'infraction à l'art. 93 al. 2 LCR en lien avec les art. 29 LCR et 57 OCR.
9. Les prétentions civiles d'**X** \_\_\_\_\_ sont admises dans leur principe et, pour le surplus, renvoyées au for civil.
12. L'Etat du Valais versera à Me Carole Ambord, défenseur d'office de **C** \_\_\_\_\_, une indemnité de 4800 fr. au titre de l'assistance judiciaire, ce dernier n'étant tenu de rembourser à l'Etat du Valais ces frais liés à sa défense d'office que si sa situation financière le lui permet (cf. art. 135 al. 4 CPP).

est rejeté et il est constaté une violation du principe de célérité. En conséquence, il est statué :

5. Y \_\_\_\_\_, reconnu coupable de lésions corporelles graves par négligence (art. 125 al. 2 CP en lien avec l'art. 29 LCR et l'OETV 1) et d'infraction à l'art. 93 al. 2 let. b LCR (en lien avec les art. 29 LCR et 104c al. 1 OETV), est condamné à une peine privative de liberté de 12 mois et à une amende de 500 francs.

En cas de non-paiement fautif de l'amende, celle-ci sera convertie en 5 jours de peine privative de liberté (art. 106 al. 2 CP).

6. Y \_\_\_\_\_ est mis au bénéfice du sursis à l'exécution de la peine privative de liberté, le délai d'épreuve étant fixé à deux ans (art. 42 et 44 CP).

7. Il est signifié à Y \_\_\_\_\_ (art. 44 al. 3 CP) qu'il n'aura pas à exécuter la peine privative de liberté s'il subit la mise à l'épreuve avec succès (art. 45 CP). Le sursis pourra en revanche être révoqué et la peine mise à exécution s'il commet un crime ou un délit durant le délai d'épreuve et qu'il y a dès lors lieu de prévoir qu'il commettra de nouvelles infractions (art. 46 al. 1 CP).

10. Les frais de procédure de première instance, arrêtés à 21'222 fr. 55 ([procédure devant le Ministère public : 19'722 fr. 55] ; [procédure devant le tribunal de district : 1500 fr.]) sont répartis à concurrence de 10'611 fr. 25 à la charge de C \_\_\_\_\_ et de 10'611 fr. 30 à la charge de Y \_\_\_\_\_.

Les frais de la procédure d'appel, arrêtés à 1000 fr., sont mis à la charge de Y \_\_\_\_\_.

11. C \_\_\_\_\_ et Y \_\_\_\_\_ verseront, solidairement entre eux, une indemnité de 5272 fr. 30 à X \_\_\_\_\_ pour ses dépenses obligatoires occasionnées par la procédure de première instance (art. 433 al. 1 CPP).

Y \_\_\_\_\_ versera à X \_\_\_\_\_ 1775 fr. pour ses dépenses occasionnées par la procédure d'appel.

Sion, le 5 juillet 2023