

**CHAMBRE DES RECOURS PENALE**

---

---

Arrêt du 3 mai 2025

---

Composition : M. KRIEGER, président  
MM. Perrot, juge, et Sauterel, juge suppléant  
Greffier : M. Jaunin

\*\*\*\*\*

**Art. 125 al. 1 et 2, 305 CP ; 311 al. 2, 319 al. 1, 385 al. 1 CPP**

Statuant sur le recours interjeté le 1<sup>er</sup> novembre 2024 par **F.**\_\_\_\_\_ contre l'ordonnance rendue le 15 octobre 2024 par le Ministère public de l'arrondissement du Nord vaudois dans la cause n° **PE23.008974-CMI**, la Chambre des recours pénale considère :

**En fait :**

**A.**           **a)** Le 9 mai 2023, vers 16h30, un accident impliquant un train de marchandises appartenant à la compagnie [...] SA s'est produit sur la voie principale [...]. Aux commandes du convoi se trouvait D.\_\_\_\_\_, aspirante mécanicienne de locomotive, encadrée par H.\_\_\_\_\_, conducteur de locomotive. F.\_\_\_\_\_, mécanicien électricien de formation,

se tenait à l'extérieur le long de la voie. Alors qu'il tentait de remonter sur un des wagons en marche, il a chuté et a été grièvement blessé aux deux jambes, lesquelles ont été sectionnées successivement par les essieux.

F.\_\_\_\_\_ assurait les fonctions de chef de manœuvre (CMAM), c'est-à-dire, selon la terminologie ferroviaire, la personne chargée de diriger et d'exécuter les déplacements de wagons ou de trains sur de courtes distances, notamment dans les gares de triage, les dépôts ou les zones de fret. Lorsqu'il s'agit d'une conduite dite « *indirecte* » - autrement dit lorsque le mécanicien de locomotive (MEC) ne voit pas la voie devant lui - le chef de manœuvre joue un rôle central. Il coordonne les opérations en répartissant les tâches entre les différents intervenants : le mécanicien, placé à l'arrière du convoi, pilote le train sans visibilité sur la voie ni sur les signaux, tandis qu'un agent situé à l'avant surveille le parcours et les signaux, puis transmet les instructions nécessaires.

Le même jour, à 19h30, le Ministère public de l'arrondissement du Nord vaudois (ci-après : Ministère public) a été informé de l'accident par la gendarmerie. Il a ordonné qu'une prise de sang et d'urine soit effectuée sur F.\_\_\_\_\_, que l'organe fédéral d'enquête en matière d'accidents dans les transports publics soit contacté et que toutes les données techniques du convoi soient sauvegardées (PV des opérations, p. 2).

**b)** D.\_\_\_\_\_ a été entendue par la police le 9 mai 2023. Elle a indiqué qu'au moment des faits, elle se trouvait en cabine avec H.\_\_\_\_\_. Elle a exposé qu'après avoir quitté la zone industrielle [...], ils avaient stoppé le convoi à la hauteur de l'aiguillage permettant de rejoindre la pleine voie. F.\_\_\_\_\_, qui était déjà au sol, avait alors effectué le changement d'aiguillage pour permettre au train de reculer sur la bonne voie en direction de la gare CFF de [...]. D.\_\_\_\_\_ a précisé qu'il avait annoncé par radio que la manœuvre avait été réalisée, sans se souvenir s'il avait utilisé la formule habituelle « *tourné, plaqué, en arrière [...]* ». Elle a expliqué qu'un signal sonore devait être émis lorsque le collègue était remonté à bord, indiquant avoir entendu ce signal, ce qui l'avait conduite

à remettre le train en mouvement. Quelques instants plus tard, elle aurait perçu un grésillement sur la radio, sans parvenir à comprendre le message, ce qui, selon elle, n'était pas inhabituel. Peu après, l'alarme de chute se serait déclenchée, l'amenant à immédiatement « *tirer les freins* », conformément à la procédure. Elle aurait ensuite entendu F.\_\_\_\_\_ crier à la radio. Paniquée, elle aurait posé la radio, et avec H.\_\_\_\_\_, ils auraient brièvement hésité sur la conduite à adopter. Elle a ajouté que ce dernier avait contacté le centre d'exploitation, tandis qu'elle-même s'était rendue auprès d'F.\_\_\_\_\_ (PV d'audition n° 1).

H.\_\_\_\_\_ a été entendu par la police le même jour. Il a expliqué qu'ils avaient quitté la zone de fret de [...] avec un convoi de sept wagons, en direction d'un aiguillage situé à environ 400 mètres. L'objectif de la manœuvre était de franchir cet aiguillage, de le repositionner ensuite, puis de revenir vers [...] en poussant les wagons jusqu'aux voies CFF. F.\_\_\_\_\_ était chargé d'effectuer le changement d'aiguillage et de les guider par radio lors du mouvement en marche arrière. Selon lui, lorsque ce type de tâche était effectué depuis le sol, l'agent se plaçait habituellement sur les abords des wagons. H.\_\_\_\_\_ a déclaré qu'une fois le convoi passé sur l'aiguillage, F.\_\_\_\_\_ avait annoncé par radio que celui-ci avait été changé et qu'ils pouvaient « *gentiment* » retourner en direction de [...]. Ce dernier aurait également signalé qu'il allait marcher à côté du train jusqu'à un coffret de commande à proximité des voies, qu'il devait verrouiller. Alors que le train avançait depuis environ une minute à une vitesse estimée de 10 km/h, H.\_\_\_\_\_ a indiqué avoir soudainement entendu une alarme à la radio. Il a expliqué que cette alarme se déclenchait lorsque la radio d'un employé n'était plus tenue à la verticale, après un délai d'environ cinq secondes. D.\_\_\_\_\_ aurait immédiatement déclenché un freinage d'urgence. Il n'a pas été en mesure de dire sur quelle distance exacte le train s'était arrêté. Peu après l'alarme, il aurait entendu F.\_\_\_\_\_ crier à la radio, disant qu'il avait mal. Il aurait alors contacté le centre de régulation du trafic pour demander l'intervention des secours, puis serait descendu de la locomotive avec D.\_\_\_\_\_ pour se rendre auprès de leur collègue. Il a précisé qu'il était habituel et permis, pour les agents au sol, de monter ou descendre des wagons alors que le

train était en mouvement, tant que la vitesse ne dépassait pas environ 5 à 10 km/h, sans toutefois pouvoir indiquer une limite précise. Il a ajouté qu'il était impossible, depuis la locomotive, de voir ce qui se passait devant, en raison des wagons masquant la visibilité (PV d'audition n° 2).

Le 10 mai 2023, le Ministère public a décidé de l'ouverture d'une instruction pénale pour lésions corporelles graves par négligence (PV des opérations, p. 2).

F.\_\_\_\_\_ a été entendu par le police le 17 mai 2023. Il a expliqué qu'après avoir positionné l'aiguille correctement, il avait ordonné au convoi d'avancer en conduite indirecte après avoir activé le son discontinu de sa radio. Il avait refermé le boîtier de commande, puis avait entrepris de remonter sur le wagon de tête. Il a indiqué qu'il y avait, pour ce faire, une rambarde escamotable qu'il devait déployer en position verticale. Il n'aurait pas réussi à la débloquent car celle-ci était mouillée et rouillée. Il aurait alors demandé par radio à ses collègues de ralentir la locomotive, ce qu'elle avait fait, mais pas suffisamment, car le freinage, selon lui, avait été effectué avec le frein direct et non avec le frein automatique, qui aurait agi sur tout le convoi. Il a précisé qu'il n'était toutefois pas certain que ses messages aient été reçus « à 100 % » par les deux mécaniciens, dès lors qu'il aurait pu confondre le bip de la batterie et celui l'autorisant à parler dans la radio. Il a déclaré qu'il avait décidé de pivoter sur lui-même et de monter sur le wagon de tête, sans utiliser la rambarde. A ce moment-là, son pied droit aurait glissé sur le marchepied. Déséquilibré, il aurait tenté de s'agripper au wagon, mais l'extrémité de sa jambe gauche était passée sous l'essieu n° 2 et avait été sectionnée. Il a indiqué qu'il était alors tombé au sol et avait essayé de s'écarter, sans succès, puisque, quelques secondes plus tard, sa jambe droite avait été sectionnée à son tour par l'essieu n° 3. Il a précisé que, selon lui, le train circulait à environ 10 ou 12 km/h au moment où il marchait à côté, puis avait ralenti à un peu plus de 5 km/h. Il a ajouté qu'il était permis de monter sur un wagon en mouvement jusqu'à 5-10 km/h (PV d'audition n° 3).

Le 26 juin 2023, F. \_\_\_\_\_, par son conseil de choix, a déposé plainte pénale (P. 6).

Le rapport de police a été déposé le 17 octobre 2023. Il en ressort notamment qu'aucune donnée n'a pu être extraite de la carte mémoire du tachygraphe de la locomotive. En effet, cette carte, encore neuve, n'avait pas été préalablement formatée par l'appareil en question. Sans cette opération, aucune donnée ne pouvait être enregistrée. En conséquence, il n'avait pas été possible de déterminer la vitesse du train au moment des faits (P. 8, p. 5).

L'enregistrement des conversations radio échangées lors des faits a été versé au dossier. On y trouve en particulier les indications suivantes :

- à 16:28:21 F. \_\_\_\_\_ dit : « *Voilà, on peut rouler doucement direction [...]. Je vais fermer le coffret et je monte.* » ;
- à 16:29:05 F. \_\_\_\_\_ émet un son incompréhensible ;
- à 16:29:23 L'alarme radio d'F. \_\_\_\_\_ s'enclenche et on perçoit ses cris ;
- à 16:29:51 Enclenchement radio ;
- à 16:29:57 F. \_\_\_\_\_ dit : « *...ambulance, j'ai plus de jambes, appelez l'ambulance, j'ai plus de jambes.* » (P. 9).

Le 15 janvier 2024, F. \_\_\_\_\_ a été entendu par le procureur. Il a confirmé ses déclarations du 17 mai 2023. Au moment des faits, il estimait que la vitesse du convoi était comprise entre 5 et 10 km/h. Il a précisé qu'il marchait assez rapidement, qu'il n'avait jamais craint de monter sur un train qui roulait à 10 km/h et que, si le convoi avait roulé à 10 km/h, il aurait dû presque courir à côté, ce qui n'avait pas été le cas. Il lui semblait toutefois que le convoi roulait quand même un peu vite. S'agissant du mode de freinage, il a relevé qu'il n'avait pas entendu l'échappement d'air du distributeur propre à l'usage du frein automatique. Il en a déduit que seul le frein de la locomotive avait été actionné, alors

que, selon lui, le mécanicien aurait dû immédiatement appuyer sur la touche d'urgence ou actionner le frein automatique dès réception du signal d'alarme de la radio. Cette manœuvre aurait peut-être permis de sauver sa deuxième jambe. Il a toutefois concédé que l'expression « *tirer les freins* » utilisée par D.\_\_\_\_\_ lors de son audition signifiait probablement qu'elle avait actionné les deux leviers de frein. En ce qui concerne la radio, il a indiqué qu'un bip permettait de savoir quand on pouvait parler. Il y avait également un son émis par la radio lorsque la batterie était faible. Il ne pouvait ainsi exclure que le son qu'il avait entendu était celui de la batterie faible plutôt que celui pour parler (PV d'audition n° 4).

Le 1<sup>er</sup> avril 2024, la gendarmerie a déposé un rapport complémentaire, accompagné du procès-verbal d'audition d'[...], ouvrier spécialisé au sein de l'entreprise [...] SA, détaillant en particulier la manière dont la carte mémoire de la locomotive avait été extraite du tachygraphe (P. 22 et PV d'audition n° 5).

Par courrier du 18 juillet 2024, dans le délai de prochaine clôture, le recourant a sollicité des mesures d'instruction complémentaires. Il a requis une expertise, une reconstitution, ainsi que l'audition de H.\_\_\_\_\_, d'D.\_\_\_\_\_, de leurs supérieurs hiérarchiques, d'X.\_\_\_\_\_, responsable de la formation des mécaniciens et expert OVCM (ordonnance du DETEC du 27 novembre 2009 sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer ; RS 742.141.21), et des agents CFF Cargo qui auraient dû exécuter la manœuvre qu'il avait réalisée. Selon lui, ces opérations d'enquête permettraient de déterminer si le dépassement du temps de travail de H.\_\_\_\_\_ avait contribué à l'accident, si des dysfonctionnements de la radio avaient perturbé la transmission des signaux d'alarme et si la seconde lésion résultait d'un freinage d'urgence inapproprié, effectué uniquement sur la locomotive au lieu de l'ensemble du convoi. Par ailleurs, il a estimé que l'absence de toute information sur la disquette était « *particulièrement suspecte* » et devait être clarifiée. Il a évoqué une « *entrave à l'action pénale* » (P. 25).

**B.** Par ordonnance du 15 octobre 2024, le Ministère public a ordonné le classement de la procédure pénale dirigée contre inconnu pour lésions corporelles graves par négligence (I), a ordonné le maintien au dossier à titre de pièces à conviction du CD contenant les conversations radio et d'une carte mémoire White Electronic Designs inventoriés sous fiche n° 52257/23, et du CD contenant les photographies prises par la gendarmerie, inventorié sous fiche n° 52337/24 (II) et a laissé les frais à la charge de l'Etat (III).

Le procureur a d'abord rejeté les réquisitions de preuve formulées par la partie plaignante dans le délai de prochaine clôture. Il a considéré que H.\_\_\_\_\_ et D.\_\_\_\_\_ avaient déjà été entendus de manière complète et détaillée juste après l'accident, si bien que de nouvelles auditions n'étaient pas susceptibles d'apporter des éléments utiles. Il a ensuite estimé que le dépassement du temps de travail de H.\_\_\_\_\_ était sans incidence puisque D.\_\_\_\_\_ était aux commandes de la locomotive et avait réagi correctement. De même, aucun dysfonctionnement du matériel radio n'avait été établi ni n'avait influé sur les faits. En outre, le signal d'alarme avait bien été émis et reçu, et la défaillance de l'enregistreur de données, bien que regrettable, n'avait pas eu d'impact dans le déroulement des faits et ne constituait pas une infraction pénale. Le procureur a également estimé que l'audition des agents CFF Cargo, qui auraient, selon le plaignant, dû prendre sa place, n'étaient pas pertinentes, dès lors qu'ils n'étaient pas présents au moment des faits. Enfin, faute de disposer des données techniques de fin de parcours de la locomotive, en particulier de la vitesse du convoi et du moment précis du déclenchement des freins, une reconstitution et/ou une expertise ne fournirait aucun élément fiable et utile supplémentaire.

Sur le fond, le procureur a considéré que les critiques formulées par la partie plaignante - à savoir une réaction prétendument tardive des mécaniciens ou l'usage d'un freinage inadapté - reposaient sur de simples suppositions. Il a exclu toute violation d'un devoir de prudence et toute faute des mécaniciens, qui avaient immédiatement réagi à

l'alarme émise par la radio en arrêtant le train, puis en portant secours à leur collègue. En raison du non-enregistrement des données du tachygraphe, il était impossible d'établir le contraire. Par ailleurs, se référant aux Prescriptions de circulation des trains en matière de sécurité au travail (R 300.8), le procureur a souligné que le plaignant était chef de manœuvre et qu'il lui appartenait de renoncer à monter sur le convoi s'il estimait que celui-ci roulait trop vite et que sa sécurité était en danger, respectivement de le faire ralentir davantage. De même, il lui incombait de se faire remplacer s'il estimait être trop fatigué.

**C.** Par acte du 1<sup>er</sup> novembre 2024, F.\_\_\_\_\_, par son conseil de choix, a recouru contre cette ordonnance, concluant, avec suite de frais et dépens, à son annulation et au renvoi du dossier de la cause au Ministère public pour qu'il complète l'instruction.

Le 18 novembre 2024, dans le délai imparti à cet effet par avis \_\_\_\_\_ du 13 novembre 2024, F.\_\_\_\_\_ a déposé un montant de 770 fr. à titre de sûretés pour les frais qui pourraient être mis à sa charge en cas de rejet ou d'irrecevabilité du recours.

Il n'a pas été ordonné d'échange d'écritures.

## **En droit :**

### **1.**

**1.1** Les parties peuvent attaquer une ordonnance de classement rendue par le ministère public en application des art. 319 CPP (Code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 ; RS 312.0) dans les dix jours devant l'autorité de recours (art. 322 al. 2 et 396 al. 1 CPP ; cf. art. 20 al. 1

let. b CPP), qui est, dans le canton de Vaud, la Chambre des recours pénale du Tribunal cantonal (art. 13 LVCPP [loi d'introduction du Code de procédure pénale suisse du 19 mai 2009 ; BLV 312.01] ; art. 80 LOJV [loi d'organisation judiciaire du 12 décembre 1979 ; BLV 173.01]).

**1.2** Le recours s'exerce par le dépôt d'un mémoire écrit et dûment motivé (art. 390 al. 1 et 396 al. 1 CPP). Les exigences de motivation du recours sont posées à l'art. 385 al. 1 CPP. Selon cette disposition, la personne ou l'autorité qui recourt doit indiquer précisément les points de la décision qu'elle attaque (let. a), les motifs qui commandent une autre décision (let. b) et les moyens de preuve qu'elle invoque (let. c). La jurisprudence et la doctrine en ont déduit que, sous peine d'irrecevabilité, le recourant doit exposer précisément, en se référant aux considérants de la décision attaquée, quels motifs commandent – sous l'angle du fait et du droit – de prendre une autre décision ; le recourant ne saurait se contenter d'une contestation générale, notamment se référer aux arguments qu'il a invoqués devant l'instance précédente, ni simplement reprendre ceux-ci ; il ne saurait non plus se contenter de renvoyer à une écriture ou aux pièces qu'il avait déposées devant l'instance précédente (TF 7B\_587/2023 du 11 septembre 2024 consid. 2.2.1 et les références citées ; TF 6B\_1447/2022 du 14 mars 2023 consid. 1.1 et les références citées). Il découle ainsi des principes généraux régissant les exigences de motivation selon l'art. 385 al. 1 CPP que le recourant doit tenter de démontrer que sa thèse l'emporte sur celle de la décision attaquée, ses moyens devant prendre appui sur la motivation de l'autorité intimée. Le plaideur ne peut se borner à alléguer des faits, mais doit mettre en exergue les failles qu'il croit déceler dans le raisonnement de l'autorité inférieure, le renvoi à d'autres écritures n'étant pas suffisant (TF 7B\_587/2023 précité ; TF 6B\_1447/2022 précité ; CREP 25 avril 2025/297 consid. 2.1).

**1.3** Interjeté en temps utile devant l'autorité compétente, par une partie plaignante qui a qualité pour recourir (art. 382 al. 1 CPP) et dans les formes prescrites (art. 385 al. 1 CPP), le recours est recevable, sous réserve de ce qui sera exposé ci-dessous (*infra* consid. 2). La pièce

nouvelle produite à l'appui du recours est également recevable (art. 389 al. 3 CPP).

**2.** Le recourant considère que l'absence de données sur la carte mémoire du tachygraphe devrait faire l'objet d'éclaircissements, notamment par l'audition de personnes potentiellement concernées, « *pour instruire une possible entrave à l'action pénale* ».

**2.1** Conformément à l'art. 311 al. 2 CPP, le ministère public peut étendre l'instruction à d'autres prévenus et à d'autres infractions, l'art. 309 al. 3 CPP étant alors applicable. La partie plaignante est fondée à formuler une requête tendant à une telle extension de l'instruction (cf. art. 109 al. 1 CPP). Si cette requête peut être assimilée à une plainte (art. 303 CPP et 304 CPP), il appartient alors au ministère public de rendre une décision formelle en procédant, *mutatis mutandis*, conformément aux art. 309 CPP et 310 CPP (Grodecki/Cornu, in Jeanneret/Kuhn/Perrier Depeursinge, Commentaire romand, Code de procédure pénale, 2<sup>e</sup> éd. 2019, n. 17 ad art. 311 CPP ; Moreillon/Parein-Reymond, Petit commentaire, Code de procédure pénale, 2<sup>e</sup> éd. 2019, n. 15 ad art. 311 CPP). S'il rejette la requête d'extension, sa décision s'apparente à une non-entrée en matière au sens de l'art. 310 CPP (Schmid/Jositsch, Schweizerische Strafprozessordnung [StPO], Praxiskommentar, 3<sup>e</sup> éd. 2018, n. 7 ad art. 311 CPP ; TF 6B\_666/2021 du 13 janvier 2023, consid. 2.1 ; TF 6B\_641/2020 du 8 septembre 2020 consid. 1 ; TF 6B\_1276/2019 du 27 février 2020 consid. 3.1 et les références citées).

**2.2** Aux termes de l'art. 305 CP (Code pénal suisse du 21 décembre 1937 ; RS 311.0), quiconque soustrait une personne à une poursuite pénale ou à l'exécution d'une peine ou d'une des mesures prévues aux art. 59 à 61, 63 et 64 est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire (al. 1). L'auteur n'est pas punissable s'il favorise l'un de ses proches ou une autre personne avec laquelle il entretient des relations assez étroites pour rendre sa conduite excusable (al. 2).

Le bien juridique protégé par cette disposition est le bon fonctionnement de la justice, soit un intérêt collectif (ATF 141 IV 459 consid. 4.2 ; TF 7B\_853/2023 du 21 février 2024 consid. 2.1 et les références citées).

La soustraction présuppose que l'auteur a empêché une action de l'autorité dans le cours d'une procédure pénale au moins durant un certain temps (ATF 141 IV 459 consid. 4.2 ; ATF 129 IV 139 consid. 2.1 ; TF 7B\_853/2023 précité consid. 2.1.1). Au nombre des actes qui entrent en ligne de compte s'agissant d'une entrave à l'action pénale, on trouve entre autres la dissimulation de moyens de preuve afin de retarder l'élucidation de l'affaire en faveur de la personne poursuivie. Dans tous les cas, il faut démontrer que le fugitif, le prévenu ou l'auteur a été soustrait durant un certain temps à l'action de la police du fait du prétendu fauteur (ATF 129 IV 138 consid. 2.1; TF 7B\_853/2023 précité).

L'infraction est intentionnelle mais le dol éventuel suffit (ATF 103 IV 98 consid. 2 ; TF 7B\_853/2023 précité consid. 2.1.5). Il n'est pas nécessaire que l'auteur ait pour but d'entraver ou de retarder l'action de l'autorité (ATF 114 IV 36 consid. 2a, JdT 1989 IV 48 ; TF 7B\_853/2023 précité).

## **2.3**

**2.3.1** En l'espèce, l'infraction d'entrave à l'action pénale a été mentionnée pour la première fois, et de manière très brève, par le recourant dans son courrier du 18 juillet 2024 adressé au Ministère public dans le délai de prochaine clôture. Il ne ressort pas de ce courrier que le recourant aurait requis du Ministère public qu'il étende l'instruction pénale à cette infraction. Si tel avait été le cas, celui-ci aurait dû rendre une décision formelle assimilable, en cas de refus, à une non-entrée en matière au sens de l'art. 310 CPP. Cela étant, la question de savoir si le Ministère public aurait dû interpréter ce courrier comme une requête implicite d'extension de l'instruction pénale peut demeurer ouverte. En effet, dans son acte de recours, le recourant se contente à nouveau de

mentionner l'infraction d'entrave à l'action pénale en quelques lignes (cf. p. 15), mais ne développe aucun argument qui permettrait de retenir que les éléments constitutifs de cette infraction pourraient être réalisés en l'espèce. Or, il ne suffit pas de citer une infraction pénale mais il faut encore, d'une manière ou d'une autre, rendre plausible la commission de l'infraction dénoncée au moyen d'indices importants et de nature concrète (cf. ATF 141 IV 87 consid. 1.3.1 ; TF 7B\_741/2023 du 24 mai 2024 consid. 3.4). Il s'ensuit que, s'agissant de l'entrave à l'action pénale, le recours ne satisfait pas aux exigences de motivation posées par l'art. 385 al. 1 CPP et doit dès lors être déclaré irrecevable sur ce point.

**2.3.2** Par surabondance, le recours devrait de toute manière être rejeté sur le fond. En effet, dans le cas d'espèce, rien ne permet de soupçonner que l'absence d'enregistrement des données sur la carte du tachygraphe résulterait d'une dissimulation intentionnelle de preuve pouvant constituer une entrave à l'action pénale au sens de l'art. 305 CP.

Il convient d'abord de rappeler que l'accident survenu le 9 mai 2023 était imprévisible. Dès lors, l'hypothèse selon laquelle une carte contenant les données dudit accident aurait été délibérément remplacée, avant les faits, par une carte vierge non formatée (cf. P. 8/2, ch. 3.2), dans l'intention de soustraire des preuves à l'enquête, n'est pas raisonnable et doit être écartée.

S'agissant d'une éventuelle dissimulation volontaire postérieure à l'accident, il ressort du dossier que le Ministère public, informé le soir même à 19h30, a réagi immédiatement. Il a donné l'ordre oral à la Police cantonale de sauvegarder toutes les données techniques du convoi (cf. PV des opérations, p. 2), puis a confirmé cet ordre par un mandat d'investigation écrit dès le lendemain, le 10 mai 2023. Ce mandat mentionnait expressément la demande de « *procéder à la sauvegarde et à l'analyse des données techniques du convoi et des données de communication entre les parties* » (P. 4). Par ailleurs, figure au dossier une attestation de saisie, datée du 9 mai 2023 et signée tant par le policier concerné que par H. \_\_\_\_\_, laquelle indique que la carte mémoire a été

extraite le jour même de l'appareil d'enregistrement situé dans l'habitacle de la locomotive et remise à la police (P. 8/2). Selon le rapport complémentaire de police du 1<sup>er</sup> avril 2024, cette carte a été retirée par [...], ouvrier spécialisé au sein de l'entreprise [...] SA, en présence d'un policier (P. 22). Entendu le 7 mars 2024, [...] a précisé que cette opération avait nécessité le bris du plomb de sécurité, qui était toujours en place au début de son intervention. Un nouveau plomb avait ensuite été apposé après l'insertion d'une autre carte, prise au dépôt (PV d'audition n° 5, R. 9 à 11, avec photographies annexées). L'extraction immédiate de la carte, réalisée en tout début d'enquête par un professionnel dûment autorisé par l'entreprise à accomplir cette tâche, en présence de la police et dans un contexte où aucune personne n'était formellement prévenue, exclut raisonnablement toute substitution destinée à empêcher l'accès aux données enregistrées.

En l'absence d'éléments concrets laissant supposer une volonté de soustraire une personne à l'action pénale ou de dissimuler des preuves, la réalisation de l'infraction d'entrave à l'action pénale n'est pas envisageable. Dans ces conditions, le complément d'enquête sollicité par le recourant à ce titre est dépourvu de pertinence, de sorte que son grief, même s'il avait été recevable, aurait été rejeté.

**3.** Le recourant invoque une violation du principe *in dubio pro duriore*, pour le motif que les éléments constitutifs de l'infraction de lésions corporelles graves par négligence seraient remplis à tout le moins à l'égard de H.\_\_\_\_\_, voire également de V.\_\_\_\_\_, chef de production rail. Il fait valoir que H.\_\_\_\_\_ aurait violé plusieurs règles et prescriptions de sécurité, relevant qu'il aurait été fatigué et avait dépassé son temps de travail. Il soutient que la vitesse du convoi était excessive, de l'ordre de 10 km/h, et que H.\_\_\_\_\_ ne pouvait ignorer que le wagon était mouillé, de sorte qu'il aurait dû ralentir pour lui permettre de monter à bord. Il n'aurait en outre pas dû ignorer le message incompréhensible reçu, mais aurait dû le faire répéter. Enfin, il lui fait grief de ne pas avoir réagi immédiatement, en utilisant le freinage le plus efficace, soit le bouton d'urgence. S'agissant de V.\_\_\_\_\_, le recourant relève que celui-ci était responsable du

matériel et des conditions de travail du personnel. Selon lui, il savait que les radios LISA étaient défectueuses, ce qui expliquerait également la thèse d'une réaction trop lente. De plus, on ne pouvait exclure qu'il ait exercé, par son management, des pressions sur les employés, qui les auraient poussés à prendre des risques inconsidérés pour leur sécurité.

A l'appui de son recours, le recourant produit un message d'X.\_\_\_\_\_, expert OCVM, du 23 octobre 2024 concernant la distance de freinage et indiquant que seule une estimation pouvait être effectuée. Il en ressort qu'à 10 km/h, la distance d'arrêt serait de 10 à 15 mètres à l'horizontale avec un rapport de freinage de 100 % mais qu'elle dépendait de sept facteurs (déclivité, humidité du rail, coefficient de frottement semelle-roue, coefficient d'adhérence roue-rail, rapport de freinage de la composition, temps de remplissage des cylindres de frein et temps de réaction humaine entre la réception de l'ordre et l'action) et d'autres facteurs non précisés. A 6 km/h, chaque seconde passée correspondrait à 1,67 m parcouru, de sorte que la distance d'arrêt pouvait être estimée à environ 10 mètres.

**3.1** Selon l'art. 319 al. 1 CPP, le Ministère public ordonne le classement de tout ou partie de la procédure lorsqu'aucun soupçon justifiant une mise en accusation n'est établi (let. a), lorsque les éléments constitutifs d'une infraction ne sont pas réunis (let. b), lorsque des faits justificatifs empêchent de retenir une infraction contre le prévenu (let. c), lorsqu'il est établi que certaines conditions à l'ouverture de l'action pénale ne peuvent pas être remplies ou que des empêchements de procéder sont apparus (let. d) ou lorsqu'on peut renoncer à toute poursuite ou à toute sanction en vertu de dispositions légales (let. e).

De manière générale, les motifs de classement sont ceux qui déboucheraient à coup sûr ou du moins très probablement sur un acquittement ou une décision similaire de l'autorité de jugement (Message du Conseil fédéral relatif à l'unification du droit de la procédure pénale du 21 décembre 2005, FF 2006 pp. 1057 ss, spéc. 1255). La décision de classer la procédure doit être prise en application du principe « *in dubio*

*pro duriore* », qui signifie qu'en règle générale, un classement ou une non-entrée en matière ne peut être prononcé par le ministère public que lorsqu'il apparaît clairement que les faits ne sont pas punissables ou que les conditions à la poursuite pénale ne sont pas remplies. La procédure doit se poursuivre lorsqu'une condamnation apparaît plus vraisemblable qu'un acquittement ou lorsque les probabilités d'acquiescement et de condamnation apparaissent équivalentes, en particulier en présence d'une infraction grave. En effet, en cas de doute s'agissant de la situation factuelle ou juridique, ce n'est pas à l'autorité d'instruction ou d'accusation mais au juge matériellement compétent qu'il appartient de se prononcer (ATF 146 IV 68 consid. 2.1, JdT 2020 IV 256 ; ATF 143 IV 241 consid. 2.2.1, JdT 2017 IV 357 ; ATF 138 IV 86 consid. 4.1.1 et les références citées ; TF 6B\_957/2021 du 24 mars 2022 consid. 2.1). En revanche, le ministère public doit classer la procédure s'il apparaît, sur la base de faits assez clairs pour qu'il n'y ait pas lieu de s'attendre à une appréciation différente de l'autorité de jugement (ATF 143 IV 241 consid. 2.3.2), qu'un renvoi aboutirait selon toute vraisemblance à un acquittement.

**3.2** Aux termes de l'art. 125 CP, quiconque, par négligence, fait subir à une personne une atteinte à l'intégrité corporelle ou à la santé est, 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, l'auteur est poursuivi d'office (al. 2).

La réalisation de l'infraction réprimée par l'art. 125 CP suppose la réunion de trois éléments constitutifs, à savoir une négligence imputable à l'auteur, des lésions corporelles subies par la victime, ainsi qu'un lien de causalité naturelle et adéquate entre la négligence et les lésions (ATF 122 IV 17 consid. 2 ; TF 6B\_473/2024 du 12 mars 2025 consid. 1.2 ; TF 6B\_1149/2023 du 7 août 2024 consid. 2.1).

**3.2.1** Conformément à l'art. 12 al. 3 CP, il y a négligence si, par une imprévoyance coupable, l'auteur a agi sans se rendre compte ou sans tenir compte des conséquences de son acte. Il faut que l'auteur ait, d'une

part, violé les règles de prudence que les circonstances lui imposaient pour ne pas excéder les limites du risque admissible et que, d'autre part, il n'ait pas déployé l'attention et les efforts que l'on pouvait attendre de lui pour se conformer à son devoir (ATF 143 IV 138 consid. 2.1 ; ATF 135 IV 56 consid. 2.1 et les références citées ; TF 6B\_473/2024 précité consid. 1.2.1). 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 des accidents (ATF 143 IV 138 consid. 2.1 ; TF 6B\_473/2024 précité).

Il faut en outre qu'il existe un rapport de causalité entre la violation fautive du devoir de prudence et les lésions de la victime. Le rapport de causalité est qualifié d'adéquat lorsque, d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, le comportement était propre à entraîner un résultat du genre de celui qui s'est produit (ATF 138 IV 57 consid. 4.1.3). La causalité adéquate sera admise même si le comportement de l'auteur n'est pas la cause directe ou unique du résultat. Peu importe que le résultat soit dû à d'autres causes, notamment à l'état de la victime, à son comportement ou à celui de tiers (ATF 131 IV 145 consid. 5.2 ; TF 6B\_473/2024 précité).

La causalité adéquate peut être exclue si une autre cause concomitante, par exemple une force naturelle, le comportement de la victime ou d'un tiers, constitue une circonstance tout à fait exceptionnelle ou apparaît si extraordinairement que l'on ne pouvait s'y attendre. L'imprévisibilité d'un acte concurrent ne suffit pas en soi à interrompre le rapport de causalité adéquate. Il faut encore que cet acte ait une importance telle qu'il s'impose comme la cause la plus probable et la plus immédiate de l'événement considéré, reléguant à l'arrière-plan tous les autres facteurs qui ont contribué à l'amener et notamment le comportement de l'auteur (ATF 143 III 242 consid. 3.7 ; ATF 134 IV 255 consid. 4.4.2; ATF 133 IV 158 consid. 6.1 ; ATF 131 IV 145 consid. 5.2 ; TF 6B\_473/2024 précité).

**3.2.2** Selon les Prescriptions suisses de circulation des trains en matière de sécurité au travail, afin d'éviter tout risque de blessure, les collaborateurs sont tenus d'identifier les dangers, de les éviter et de les diminuer (prescription 1.2). Ils doivent en particulier monter uniquement sur des véhicules s'ils sont immobiles ou s'ils circulent à la vitesse d'un homme au pas au maximum (prescription 1.2.2) et utiliser les aides pour monter (prescription 1.2.3).

Selon la jurisprudence rendue en matière de circulation routière, la notion de vitesse d'un homme au pas se réfère à une vitesse d'environ 5 km/h, susceptible de varier, notamment selon la direction avant ou arrière du déplacement (TF 6B\_360/2017 du 9 octobre 2017 consid. 2.2 et les références citées).

**3.3** Concernant les éventuelles violations de devoirs de prudence, il faut distinguer les deux mutilations successives, séparées par un bref intervalle temporel.

### **3.3.1 Première lésion : section de l'extrémité de la jambe gauche**

En l'espèce, la première mutilation subie par F. \_\_\_\_\_ résulte du glissement de son pied droit sur le marchepied humide d'un wagon en mouvement, ce qui a entraîné une perte d'équilibre alors qu'il ne pouvait se retenir à la rambarde, celle-ci n'ayant pas pu être déployée. Son corps a alors basculé et sa jambe gauche a été happée entre le rail et une roue du convoi, en l'occurrence le deuxième essieu du premier bogie.

Le recourant impute cet accident à une vitesse excessive du train, reprochant aux mécaniciens de ne pas avoir réduit leur allure conformément aux règles de sécurité. Cela étant, à la lumière des éléments du dossier, aucune violation fautive d'un devoir de prudence, en lien avec une vitesse inadaptée, ne peut être retenue à leur encontre. En effet, les prescriptions sécuritaires en vigueur autorisent la montée sur un train en mouvement à condition que celui-ci roule à une vitesse

correspondant à celle d'un homme au pas, soit environ 5 km/h selon la jurisprudence (cf. TF 6B\_360/2017 précité). En l'occurrence, il n'existe aucune mesure objective de la vitesse, faute de disposer des données du tachygraphe. Toutefois, le recourant a lui-même estimé celle-ci à « *un peu plus de 5 km/h* » (PV d'audition n° 3, R. 15), ce qui demeure compatible avec le cadre réglementaire précité. Il a également affirmé qu'il ne lui avait pas été nécessaire de courir pour suivre le convoi (PV d'audition n° 4, ll. 92 à 97), ce qui tend également à exclure une vitesse manifestement excessive.

Par ailleurs, le recourant affirme avoir demandé, à ses collègues, par radio, de ralentir le convoi après avoir constaté qu'il ne parvenait pas à déployer la rambarde. On ne trouve cependant aucune trace de ce message dans les enregistrements radio disponibles. De plus, le recourant a lui-même reconnu qu'il avait peut-être confondu le bip sonore autorisant la prise de parole avec celui signalant une batterie faible, et qu'il n'avait ainsi pas attendu de confirmation de réception avant de tenter de monter sur le wagon (PV d'audition n° 4, ll. 83 à 90). Dans ces conditions, l'absence de réaction des mécaniciens à un message qu'ils n'ont pas reçu, sans faute de leur part, ne saurait constituer une violation d'un devoir de prudence.

Enfin, l'analyse des circonstances de l'accident met en lumière un enchaînement de facteurs indépendants du comportement des mécaniciens : glissement du pied sur un marchepied mouillé, perte d'équilibre en l'absence de point d'appui, impossibilité de déployer la rambarde. Aucun de ces éléments ne révèle de manquement imputable aux mécaniciens, pas plus qu'ils ne permettent d'établir que la vitesse du train aurait joué un rôle déterminant dans la survenance de cette première lésion.

En définitive, s'agissant de cette première mutilation, aucune violation fautive d'un devoir de prudence en lien de causalité avec la lésion corporelle subie ne peut être imputée à l'un ou l'autre des

mécaniciens assurant la conduite du train. Partant, les griefs soulevés sur ce point doivent être rejetés.

### **3.3.2 Seconde lésion : section de l'extrémité de la jambe droite**

La seconde lésion résulte de l'impossibilité, pour le blessé, allongé au sol après sa chute, de retirer sa jambe droite de la trajectoire de la roue de l'essieu n° 3 du deuxième bogie, avant l'immobilisation complète du convoi.

Le recourant reproche aux mécaniciens une réaction tardive au signal d'alarme, qu'il impute à une éventuelle fatigue, consécutive à une durée de travail excessive, ainsi qu'un usage inapproprié du système de freinage. Il invoque également une faute de la part de ses supérieurs hiérarchiques, en particulier V.\_\_\_\_\_, dans la mesure où ceux-ci se seraient montrés défaillants dans les contrôles du temps de travail de leurs employés. Ils n'auraient pas non plus veillé au bon fonctionnement des radios.

Cela étant, les éléments du dossier ne permettent pas de retenir une quelconque violation fautive d'un devoir de prudence en lien de causalité avec cette seconde lésion. Il est tout d'abord établi que le signal d'alarme, émis à 16:29:23 et déclenché par la chute d'F.\_\_\_\_\_, a parfaitement fonctionné. Il a été immédiatement perçu par les mécaniciens, de même que les cris du blessé, de sorte qu'aucun dysfonctionnement technique ne peut être retenu. A cet égard, les témoignages d'D.\_\_\_\_\_ et de H.\_\_\_\_\_ sont concordants, la première nommée, alors aux commandes, ayant déclaré avoir immédiatement « *tiré les freins* » lorsque l'alarme avait retenti et, au même moment, avoir entendu les cris du recourant (PV d'audition n° 1, R. 5), tandis que le second a indiqué que sa collègue avait elle-même effectué un freinage d'urgence, comme le voulait la procédure (PV d'audition n° 2, R. 4). Il faut donc constater que la mécanicienne aux commandes a réagi promptement à l'alarme, en freinant, et ce sans attendre les instructions de son formateur. Dès lors, le dépassement du temps de travail de ce

dernier et la fatigue qui aurait pu en résulter n'ont eu aucun effet sur la célérité ou l'efficacité de la manœuvre de freinage. Aucune causalité naturelle ne peut ainsi être établie entre une prétendue fatigue du formateur et la survenance de la seconde lésion.

S'agissant du mode de freinage utilisé, le recourant a indiqué, lors de son audition par le procureur, qu'il n'avait pas entendu le souffle d'air typique du distributeur du frein automatique. Il en a déduit que seul le frein de la locomotive aurait été actionné, alors qu'il aurait fallu, selon lui, appuyer sur le bouton d'urgence ou actionner le frein automatique dès la réception du signal d'alarme (PV d'audition n° 4, ll. 73 et 74). Toutefois, la perception du recourant doit être relativisée, dès lors que, lors de cette même audition, il a également concédé que l'expression « *tirer les freins* » utilisée par sa collègue D.\_\_\_\_\_ signifiait probablement l'activation des deux leviers de frein (PV d'audition n° 4, ll. 121 à 123). De plus, dans la situation de détresse aiguë qu'il vivait - avec un pied sectionné, rampant pour tenter de se dégager et sauver sa vie, ou à tout le moins son intégrité corporelle - sa perception auditive a pu être altérée. Dans son recours (cf. p. 12), F.\_\_\_\_\_ ne reproche d'ailleurs plus à D.\_\_\_\_\_ de ne pas avoir activé le frein automatique en complément du frein de la locomotive, mais de ne pas avoir pressé le bouton d'alarme qui déclenche ces deux freins simultanément. Cependant, d'une part, l'expression « *tirer les freins* » n'exclut pas l'usage du bouton d'alarme. D'autre part, H.\_\_\_\_\_ a expressément indiqué que sa collègue avait effectué un freinage d'urgence, ce qui peut correspondre à l'activation d'une seule commande. Enfin, même si D.\_\_\_\_\_, alors en formation, avait actionné deux commandes de frein en succession très rapide, au lieu d'une seule, alors qu'elle se trouvait en situation de stress aigu nécessitant une réaction immédiate, un tel comportement ne relèverait de toute manière pas d'une faute, puisqu'on ne saurait lui reprocher, dans de telles circonstances, de n'avoir pas déployé l'attention et les efforts que l'on pouvait attendre d'elle pour se conformer à son devoir.

S'agissant des mesures d'instruction requises par le recourant, de nouvelles auditions des deux mécaniciens - portant sur le temps de réaction de la conductrice à l'alarme, les commandes de frein effectivement actionnées ou les consignes reçues quant à la conduite à adopter - ne sont pas de nature à modifier de manière décisive l'issue de la procédure pénale. Deux ans après les faits, on ne distingue en effet pas en quoi de telles auditions permettraient d'éclaircir de manière plus précise la vitesse du convoi ou la manière dont celui-ci avait été stoppé à la suite de la réception du signal d'alarme. Il en va de même des auditions sollicitées de supérieurs hiérarchiques sur l'état du matériel radio ou les horaires de travail, ces éléments n'étant pas déterminants, comme il l'a été exposé ci-dessus. Les auditions d'autres employés des CFF, qui n'étaient pas présents mais auraient perçu les communications radio au moment des faits, se révèlent tout aussi inutiles, lesdites communications ayant été enregistrées et versées au dossier. Par ailleurs, une reconstitution s'avérerait nécessairement approximative, compte tenu notamment de l'écoulement du temps, et une expertise technique serait vouée à l'échec, faute de disposer de données objectives enregistrées couvrant la période de l'accident. Enfin, l'avis rendu par l'expert OCVM, X.\_\_\_\_\_, concernant la distance de freinage, ne constitue qu'une estimation - comme il le souligne lui-même - dépendant de la vitesse exacte du train, inconnue en l'état, mais aussi d'une pluralité de facteurs indéterminés, ainsi que d'autres éléments que l'intéressé n'a pas précisés. Vu l'absence de données tachygraphiques, son audition n'est pas susceptible d'amener des éléments complémentaires déterminants.

En conséquence, aucune violation fautive d'un devoir de prudence en relation de causalité avec la seconde lésion ne peut être imputée à un tiers, de sorte que les griefs du recourant doivent être rejetés.

**4.** En définitive, le recours doit être rejeté dans la mesure où il est recevable, sans échange d'écritures (art. 390 al. 1 CPP), et l'ordonnance entreprise confirmée.

Vu le sort du recours, les frais de la procédure, constitués en l'espèce de l'émolument d'arrêt, par 2'090 fr. (art. 20 al. 1 TFIP [tarif des frais de procédure et indemnités en matière pénale du 28 septembre 2010 ; BLV 312.03.1]), seront mis à la charge d'F.\_\_\_\_\_, qui succombe (art. 428 al. 1 CPP). Le montant de 770 fr. déjà versé à titre de sûretés sera imputé sur ces frais (art. 383 al. 1 CPP ; art. 7 TFIP), de sorte que le solde en faveur de l'Etat s'élève à 1'320 francs.

Par ces motifs,  
la Chambre des recours pénale  
prononce :

- I.** Le recours est rejeté dans la mesure où il est recevable.
- II.** L'ordonnance du 15 octobre 2024 est confirmée.
- III.** Les frais d'arrêt, par 2'090 fr. (deux mille nonante francs), sont mis à la charge d'F.\_\_\_\_\_.
- IV.** Le montant de 770 fr. (sept cent septante francs) versé par F.\_\_\_\_\_ à titre de sûretés est imputé sur les frais mis à sa charge au chiffre III ci-dessus, le solde dû s'élevant à 1'320 fr. (mille trois cent vingt francs).
- V.** L'arrêt est exécutoire.

Le président :

Le greffier :

Du

Le présent arrêt, dont la rédaction a été approuvée à huis clos, est notifié, par l'envoi d'une copie complète, à :

- Me Valérie Nys, avocate (pour F.\_\_\_\_\_),
- Ministère public central,

et communiqué à :

- M. le Procureur de l'arrondissement du Nord vaudois,

par l'envoi de photocopies.

Le présent arrêt 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).

Le greffier :