

**CHAMBRE DES RECOURS PENALE**

---

---

Arrêt du 30 juillet 2025

---

Composition : M. KRIEGER, président  
Mmes Byrde et Elkaim, juges  
Greffier : M. Jaunin

\*\*\*\*\*

**Art. 125 al. 1 et 2 CP ; 26 al. 1, 32 al. 1, 36 al. 4 LCR ; 14 al. 1, 15  
al. 3 OCR ;  
319 al. 1 CPP**

Statuant sur le recours interjeté le 17 janvier 2025 par  
**N. \_\_\_\_\_** contre l'ordonnance rendue le 12 décembre 2024 par le  
Ministère public de l'arrondissement de La Côte dans la cause  
**n° PE22.008473-SRD**, la Chambre des recours pénale considère :

**En fait :**

**A. a)** Le 9 mai 2022, le Ministère public de l'arrondissement de La  
Côte  
(ci-après : Ministère public) a décidé de l'ouverture d'une instruction

pénale contre M.\_\_\_\_\_ pour s'être, le même jour, vers 18h40, à [...], au droit de [...], engagée au volant de son véhicule de marque Seat Ibiza sur une route cantonale, sans vouer toute l'attention nécessaire et sans accorder la priorité à N.\_\_\_\_\_, qui circulait sur cet axe au guidon de son motocycle de marque Guzzi California, heurtant celui-ci de plein fouet. Polytraumatisé, N.\_\_\_\_\_ a été hélicopté au CHUV (NACA 5).

A la suite de ces faits, N.\_\_\_\_\_ a souffert d'une double fracture tibia/péroné à droite, d'une fracture du bassin, de multiples fractures aux côtes, d'un poumon perforé, d'une fracture de l'épaule gauche à différents endroits, d'une section du nerf brachial et d'une fracture du poignet gauche (PV d'audition n° 3, R. 29). Il a dû subir plusieurs interventions chirurgicales, entraînant deux mois d'hospitalisation au CHUV, un mois et demi de rééducation à la Clinique de Valmont, ainsi que plusieurs jours d'hospitalisation à l'Hôpital de Fribourg et à la Clinique Bois-Cerf (P. 51/1). A ce jour, il n'a pas recouvré l'entière mobilité ni la pleine force musculaire de la main et de l'épaule gauches. Il souffre en outre de douleurs persistantes et invalidantes au membre inférieur (P. 51/2 et 52).

La prise de sang et d'urine effectuée sur M.\_\_\_\_\_ n'a révélé aucune consommation d'alcool ni de stupéfiants (P. 11). En ce qui concerne N.\_\_\_\_\_, les analyses ont mis en évidence une concentration d'éthanol, au moment critique, comprise entre 0,30 et 0,97 g/kg (P. 12).

**b)** M.\_\_\_\_\_ a été entendue par la police le 9 mai 2022. Elle a déclaré qu'après être sortie en marche arrière de la place de parc en gravier située devant son domicile, elle avait avancé jusqu'au marquage peint sur la route, où elle s'était arrêtée. Elle aurait d'abord regardé à droite, puis à gauche, et aurait vu une ou deux voitures arriver de la gauche, en direction de [...], qu'elle aurait laissées passer. Elle a précisé avoir ensuite de nouveau regardé à droite, puis une seconde fois à gauche, avant de s'engager sur la chaussée en direction de [...]. Elle a indiqué avoir soudain aperçu une moto arriver depuis [...], laquelle avait

percuté l'avant de son véhicule une demi-seconde plus tard. Il lui semblait avoir donné un coup de volant pour tenter de l'éviter, mais elle n'en était pas certaine, les faits s'étant produits très rapidement. Elle a également confirmé avoir laissé passer deux véhicules avant l'arrivée du motard quelque dix secondes plus tard, soit au moment où elle s'était engagée à une vitesse qu'elle a estimée à environ 5 km/h. A la question de savoir si elle avait été gênée par la visibilité, elle a répondu par l'affirmative, précisant que, sur sa gauche, celle-ci était obstruée par un portail flanqué de deux piliers en pierre, ainsi que par des hautes herbes en bord de route (PV d'audition n° 1).

Le 15 mai 2022, M. \_\_\_\_\_ a été réentendue par la police. Elle a déclaré qu'elle ne comprenait toujours pas pourquoi elle n'avait pas vu arriver le motard. Les seules explications qu'elle pouvait envisager étaient qu'il circulait soit à une vitesse excessive, soit sur la voie opposée. Elle a également rapporté qu'un peu avant l'arrivée de l'ambulance, elle avait entendu le motard demander à sa compagne dans quel état se trouvait sa moto. En apprenant qu'elle était détruite, il se serait alors exclamé : « *Ça m'apprendra à faire le con.* » (PV d'audition n° 2).

N. \_\_\_\_\_ a été entendu le 4 juillet 2022. Il a expliqué qu'à un moment donné, alors qu'il se trouvait dans un virage, il avait aperçu une voiture. Il aurait tenté de l'éviter, mais il était trop tard, faute de marge de manœuvre. Selon lui, la visibilité à cet endroit était bonne et la conductrice se serait engagée sur la chaussée sans regarder. Il a précisé qu'il avait vu le véhicule une fraction de seconde avant l'impact ; la collision aurait été inévitable. Il a indiqué qu'il circulait à 60-65 km/h maximum. Il a contesté avoir dit : « *Ça m'apprendra à faire le con.* ». Au terme de son audition, il a déclaré déposer plainte pénale (PV d'audition n° 3).

**c)** Selon le rapport de police du 30 août 2022, au terme du chemin rural d'où provenait M. \_\_\_\_\_, la visibilité en direction de [...] était fortement réduite par une clôture en treillis et par deux piliers en

béton, sur lesquels un portail métallique était fixé. Aucun miroir routier n'était implanté à cet endroit (P. 16, p. 3).

**d)** Le 27 janvier 2023, [...], analyste d'accident auprès de [...] SA, a déposé un rapport d'expertise technique de circulation (P. 26), qu'il a complété le 31 mai 2023 (P. 36). Sur le plan factuel, il a retenu que la chaussée était composée de deux voies de circulation, séparées par une ligne de sécurité brièvement entrecoupée d'une ligne de direction à hauteur des différents débouchés. La largeur totale était d'environ 6,2 m et une pente descendante d'environ 2,2 % se présentait en direction de [...] (P. 26, ch. 2.4, p. 5). Le point de choc se situait entre 0,7 et 0,8 m à gauche de la ligne médiane, selon le sens de marche de la moto, soit sur la voie en direction de [...] et environ 34,5 m après le pilier en béton (côté [...]) du portail de la maison sise au n° 5 de [...] ou respectivement entre environ 3,0 m et 3,2 m après la fin de la brève ligne continue, toujours dans le sens de marche de la moto (*ibidem*, ch. 4.2, p. 11). S'agissant des vitesses respectives au moment de la collision, l'expert a constaté que le véhicule de M. \_\_\_\_\_ devait circuler à une vitesse relativement basse, comprise entre 9 et 13 km/h (*ibidem*, ch. 5.2, p. 25), tandis que celle du motorcycle de N. \_\_\_\_\_ devait se situer entre 90 et 101 km/h, voire entre 82 et 114 km/h, en fonction de la position finale hypothétique de la voiture (*ibidem*, ch. 5.1, pp. 24 et 25), soit à une vitesse plus élevée que celle autorisée à cet endroit (80 km/h) et que celle annoncée par le motocycliste (*ibidem*, ch. 1, p. 2).

En ce qui concerne le véhicule de M. \_\_\_\_\_, l'expert a relevé que la vitesse basse pour la Seat pouvait avoir deux raisons. La première serait que la conductrice, connaissant les lieux et sachant qu'un angle mort était présent vers la gauche, se serait engagée prudemment, en accélérant gentiment, jusqu'à atteindre 9 à 13 km/h au terme des 5,5 m séparant sa position d'arrêt au débouché de sa position au moment de la collision (hypothèse d'un « *démarrage relativement lent* »). La seconde serait que le démarrage aurait eu lieu plus rapidement, mais que la conductrice, voyant arriver la moto, aurait

pris la décision d'immobiliser son véhicule en effectuant un freinage (hypothèse d'un « *démarrage relativement rapide, suivi d'un freinage* »). Ainsi, sa vitesse aurait augmenté plus rapidement, avant de se stabiliser puis de diminuer pour atteindre 9 à 13 km/h (*ibidem*, ch. 1, p. 2 et ch. 5.2, p. 25). L'expert a toutefois considéré en déterminant les possibilités d'évitement, notamment en raison de l'angle mort vers la gauche, que la première hypothèse, soit un démarrage relativement lent, pouvait raisonnablement être exclue, la seconde apparaissant plus plausible (*ibidem*, ch. 1, p. 2 et ch. 5.2, p. 25).

S'agissant de la première hypothèse (« *démarrage relativement lent* »), l'expert a précisé que, dans une position d'arrêt au débouché, la moto était visible durant un bref laps de temps, lorsqu'elle se trouvait entre les arbres situés devant la maison et les éléments induisant l'angle mort (piliers, planche). Mais pour cela, il aurait fallu regarder à gauche précisément au moment où la moto se trouvait dans cette zone ; une demi-seconde plus tôt ou plus tard et l'engin n'était plus visible. Ensuite, une fois en mouvement, la conductrice ne pouvait voir la moto qu'après un laps de temps d'environ 0.8 s, le choc se produisant environ 2.3 - 2.4 s plus tard. Normalement, ce laps de temps devait être suffisant pour réagir et entreprendre un freinage, puisqu'à cet instant, la vitesse de la Seat était inférieure à 3 km/h, ce qui aurait du permettre d'immobiliser le véhicule sur un peu plus d'un mètre et donc de laisser suffisamment de place à la moto pour passer (*ibidem*, ch. 4.6.1, p. 18).

S'agissant du déroulement le plus probable de l'accident (hypothèse d'une « *démarrage relativement rapide, suivi d'un freinage* »), l'expert a retenu que la Seat s'était engagée depuis le débouché en direction de [...] et ce n'était que peu après avoir démarré que la conductrice avait pu apercevoir la moto qui arrivait sur sa gauche. Au vu de la vitesse de collision déterminée pour la Seat, il était plus que probable que la conductrice, après avoir démarré, avait alors pris la décision de freiner au lieu d'accélérer pour libérer la voie empruntée par la moto. De son côté, le motocycliste avait certainement dévié de sa

trajectoire, se déportant alors sur la voie opposée. Il était en revanche impossible de dire si, simultanément à cette modification de trajectoire, il avait également procédé à un freinage. S'en était alors suivie une collision entre l'avant de la moto et l'angle avant gauche de la Seat, ceci sur la voie de circulation en direction de [...] (*ibidem*, ch. 5.3, p. 25).

A la question de savoir si le motorcycle était visible par M. \_\_\_\_\_ lorsqu'elle s'était engagée sur la chaussée, l'expert a retenu que, selon la seconde hypothèse (« *démarrage relativement rapide, suivi d'un freinage* »), la moto devait être masquée par différents éléments situés sur la gauche, dont notamment une planche en bois ainsi que des piliers en béton. Ce n'était que peu après avoir démarré, soit moins d'une demi-seconde plus tard, que la conductrice pouvait voir la moto arriver depuis sa gauche. A cet instant, la moto se situait à un peu plus de 50 m de la zone de collision et plus elle circulait proche de la ligne médiane, plus elle était visible rapidement par la conductrice (*ibidem*, ch. 4.6.1, pp. 19 à 21 et ch. 5.4, p. 25).

L'expert a également précisé, toujours sous l'angle de cette seconde hypothèse, qu'en étant positionnée au débouché de la place de stationnement, M. \_\_\_\_\_ pouvait brièvement voir la moto entre les arbres situés devant la maison et l'angle mort dû aux piliers en béton, entre environ 1,3 s et 0,6 s avant son démarrage, si la moto circulait à environ 100 km/h. Ainsi, le laps de temps dont disposait la conductrice était très bref, soit environ 0,7 s, pour voir la moto avant de démarrer. Si le regard de la conductrice avait été une dernière fois orienté en face ou vers la droite juste avant de démarrer, elle pouvait ne pas voir la moto arriver sur sa gauche (*ibidem*, ch. 5.8, p. 27). Dans cette même hypothèse, l'expert a relevé que le motocycliste disposait de 2,06 s à 2,84 s entre le moment où la Seat s'était mise en mouvement et la collision. En considérant de plus qu'il fallait que la Seat ait au moins avancé de 0,5 m pour que sa manœuvre puisse être remarquée par le motocycliste, il ne lui restait alors plus que 1,6 s à 2 s environ, respectivement environ 44 m à 50 m, pour procéder à une manœuvre d'évitement. Il était donc évident qu'un tel laps de temps et une telle distance étaient clairement

insuffisants aux vitesses calculées, pour éviter une collision (*ibidem*, ch. 5.9, p. 27).

Quant au motorcycle, l'expert a considéré, sur la base d'une simulation informatique, que sa vitesse au moment de la collision était comprise entre 90 km/h et 101 km/h, soit une vitesse plus élevée que celle autorisée (80 km/h) et bien plus élevée que celle annoncée par N. \_\_\_\_\_ (60-65 km/h). Toutefois, dans l'hypothèse où ce dernier aurait freiné, ce qu'il n'était pas possible de confirmer faute d'indices objectifs (traces de freinage par exemple), alors la vitesse de la moto, au point de réaction du motocycliste, aurait été de 96 km/h à 113 km/h (*ibidem*, ch. 1, pp. 2 et 3 et ch. 5.1, pp. 24 et 25).

**B.** Par ordonnance du 12 décembre 2024, le Ministère public a ordonné le classement de la procédure pénale dirigée contre M. \_\_\_\_\_ pour lésions corporelles graves par négligence (I), lui a alloué un montant de 4'355 fr. 20, à titre d'indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droit de procédure (II) et a laissé les frais à la charge de l'Etat (III).

La procureure a considéré que l'instruction n'avait pas permis d'établir une imprévoyance coupable de M. \_\_\_\_\_. Au contraire, les conclusions de l'expertise technique démontraient que celle-ci avait respecté le principe de la priorité, en prenant, avant de s'engager sur la route principale, toutes les précautions requises par les circonstances. Ces conclusions étaient au demeurant corroborées par les premières déclarations de la prévenue. Celle-ci avait en effet expliqué que, parvenue au débouché de [...], elle avait enclenché l'indicateur de direction, s'était arrêtée, avait regardé à droite puis à gauche, avait laissé passer deux voitures circulant sur l'axe prioritaire et avait à nouveau regardé à droite puis à gauche, avant de s'engager à une vitesse relativement basse sur la chaussée. Or, malgré toutes ces précautions, M. \_\_\_\_\_ n'avait pas pu voir la moto. La procureure a souligné que N. \_\_\_\_\_ roulait à une vitesse comprise \_\_\_\_\_ entre 82 et 113 km/h et était masqué, notamment par une planche en bois et

des piliers en béton situés sur la gauche. Elle a également relevé qu'à dire d'expert, le motocycliste « *pouvait voir l'avant de la Seat Ibiza, arrêtée au débouché, d'assez loin* ». Partant, elle a estimé qu'une ordonnance de classement devait être rendue en application de l'art. 319 al. 1 let. b CPP (Code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 ; RS 312.0), précisant qu'un renvoi en jugement aboutirait vraisemblablement à un acquittement.

**C.** Par acte du 17 janvier 2025, N.\_\_\_\_\_, par son conseil de choix, a recouru contre cette ordonnance, concluant, avec suite de frais et dépens, à son annulation et, principalement, au renvoi de la cause au Ministère public pour qu'il procède aux mesures d'instruction nécessaires comprenant, notamment, la mise en œuvre d'une audition de confrontation, l'audition de S.\_\_\_\_\_ et la production par M.\_\_\_\_\_ de ses relevés téléphoniques et de messagerie du 22 mai 2022 ; subsidiairement, au renvoi de la cause au Ministère public pour qu'il procède à la mise en accusation de M.\_\_\_\_\_ du chef de lésions corporelles graves par négligence, respectivement de toutes infractions que justice dira ; et plus subsidiairement, au renvoi de la cause au Ministère public pour qu'il procède dans le sens des considérants à intervenir.

Le 3 février 2025, dans le délai imparti à cet effet par avis du 22 janvier 2025, N.\_\_\_\_\_ 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.

Par courrier du 5 juin 2025, dans le délai imparti, le Ministère public s'est déterminé sur le recours de N.\_\_\_\_\_, concluant à son rejet.

Par courrier du 16 juin 2025, dans le délai imparti, M.\_\_\_\_\_, par son défenseur, s'est à son tour déterminée, concluant au rejet du recours.

## **En droit :**

### **1.**

**1.1** Les parties peuvent attaquer une ordonnance de classement rendue par le ministère public en application des art. 319 CPP 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** 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.

**2.** Le recourant fait valoir, en premier lieu, une constatation arbitraire des faits, reprochant au Ministère public d'avoir retenu, en contradiction avec les conclusions de l'expertise technique, que la prévenue n'avait pas pu l'apercevoir. Il rappelle que l'expert a envisagé deux hypothèses : celle d'un démarrage lent de la conductrice, et celle, jugée la plus probable, d'un démarrage rapide suivi d'un freinage. Selon lui, aucune de ces hypothèses ne permet d'exclure une violation des règles de prudence. En effet, dans l'hypothèse du démarrage rapide, il ressortirait de l'expertise qu'un démarrage lent aurait permis à la conductrice d'engager une manœuvre de freinage propre à éviter l'accident. Compte tenu de la faible visibilité, il lui incombait dès lors de s'insérer prudemment dans le trafic, en tâtonnant, le pied sur le frein.

Ainsi, le choix d'un démarrage rapide s'inscrirait dans un rapport de causalité naturel et adéquat avec la survenance de la collision. Dans l'hypothèse la moins probable, soit celle d'un démarrage lent, l'accident aurait également pu être évité, l'expert ayant estimé que la conductrice aurait pu voir le motorcycle pour peu qu'elle ait regardé à gauche. Le fait qu'elle n'ait pas freiné à temps s'expliquerait dès lors soit par une faute d'inattention, soit par un manque de prudence, l'expert confirmant que, dans ce scénario également, l'accident était évitable moyennant un freinage.

Le recourant invoque ensuite une violation du principe *in dubio pro duriore*. Il reproche au Ministère public d'avoir accordé un poids décisif aux déclarations de la prévenue, alors que celles-ci seraient contestables et non corroborées par les autres éléments du dossier. A cet égard, le rapport de police retiendrait un manque d'attention de la conductrice, contredisant ainsi son récit. De plus, l'expertise technique jugerait à plusieurs reprises ses explications comme « *peu probables* », notamment concernant la position de la moto ou un prétendu coup de volant. Il existerait ainsi un faisceau d'indices convergents qui démontrerait une imprévoyance coupable de sa part, justifiant la poursuite de la procédure. Enfin, le recourant rappelle que les faits restent hypothétiques à ce stade et ne pourront être véritablement clarifiés que par de nouvelles mesures d'instruction, notamment en confrontant la prévenue aux éléments de l'enquête.

En dernier lieu, le recourant invoque une violation du droit d'être entendu et de la maxime d'instruction (art. 6 CPP). Il fait valoir qu'au vu de la gravité de l'accident, qui a entraîné des conséquences physiques majeures et durables, et dont les répercussions économiques ont été considérables – la société dont il était administrateur ayant fait faillite –, il existerait un devoir accru d'instruire. Or, il estime que l'instruction est lacunaire. En particulier, il relève qu'il n'a jamais été entendu par le Ministère public mais uniquement par la police, et ce, alors qu'il était encore hospitalisé, juste après les faits. Il déplore également n'avoir jamais eu la possibilité d'interroger la prévenue, en dépit de

plusieurs réquisitions en ce sens. Dans la mesure où l'expertise reposerait sur des hypothèses, il serait essentiel, selon lui, que cette dernière soit confrontée au résultat de l'enquête. Par ailleurs, il considère que l'audition de S.\_\_\_\_\_, qui serait arrivée sur les lieux quelques secondes après l'accident, pourrait fournir des informations utiles sur les circonstances précédant et suivant celui-ci. Enfin, il estime que la production des relevés téléphoniques et de messagerie de la prévenue, le jour de l'accident, serait susceptibles de démontrer si elle utilisait son téléphone à ce moment-là.

**2.1** 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'acquittement 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.

## **2.2**

**2.2.1** L'art. 125 al. 1 CP réprime le comportement de celui qui, par négligence, aura fait subir à une personne une atteinte à l'intégrité corporelle ou à la santé. Si la lésion est grave, le délinquant sera poursuivi d'office (art. 125 al. 2 CP).

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\_360/2024 du 13 mars 2025 consid. 2.1.1 ; TF 6B\_17/2024 du 3 octobre 2024 consid. 2.4).

**2.2.2** 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). 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). S'agissant d'un accident de la route, il convient de se référer aux règles de la

circulation routière (ATF 122 IV 133 consid. 2a ; TF 6B\_473/2024 du 12 mars 2025 consid. 1.2.1).

**2.2.3** 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).

En cas de violation du devoir de prudence par omission, il faut procéder par hypothèse et se demander si l'accomplissement de l'acte omis aurait, selon le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, évité la survenance du résultat qui s'est produit, pour des raisons en rapport avec le but protecteur de la règle de prudence violée. Pour l'analyse des conséquences de l'acte supposé, il faut appliquer les concepts généraux de la causalité naturelle et de la causalité adéquate (ATF 134 IV 255 consid. 4.4.1 ; TF 6B\_360/2024 du 13 mars 2025 consid. 2.1.3). L'existence de cette causalité dite hypothétique suppose une très grande vraisemblance ; autrement dit, elle n'est réalisée que lorsque l'acte attendu ne peut pas être inséré intellectuellement dans le raisonnement sans en exclure, très vraisemblablement, le résultat (ATF 116 IV 182 consid. 4a ; TF 6B\_360/2024 précité). La causalité adéquate est ainsi exclue lorsque l'acte attendu n'aurait vraisemblablement pas empêché la survenance du résultat ou lorsqu'il serait simplement possible qu'il l'eût empêché (TF 6B\_360/2024 précité ; TF 6B\_1333/2022 du 2 octobre 2023 consid. 2.2.4).

## **2.3**

**2.3.1** L'art. 26 al. 1 LCR (loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière ; RS 741.01) prescrit que chacun doit se comporter,

dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies.

La jurisprudence a déduit de cette règle le principe de la confiance, qui permet à l'usager qui se comporte réglementairement d'attendre des autres usagers, aussi longtemps que des circonstances particulières ne doivent pas l'en dissuader, qu'ils se comportent également de manière conforme aux règles de la circulation, c'est-à-dire ne le gênent ni ne le mettent en danger (ATF 143 IV 500 consid. 1.2.4 ; ATF 143 IV 138 consid. 2.1 ; ATF 125 IV 83 consid. 2b ; TF 6B\_631/2018 du 24 octobre 2018 consid. 1.2). Aux intersections, le prioritaire peut présumer que sa priorité sera respectée et n'a pas à compter avec une éventuelle violation de son droit (ATF 92 IV 138, JdT 1967 I 415), même aux intersections sans visibilité (ATF 114 II 175, JdT 1988 I 169). Le non-prioritaire n'a pas le droit, dans toutes les situations, de présumer que le prioritaire le verra et évitera la collision, car cela reviendrait à imposer une priorité que l'on n'a pas (ATF 85 IV 146, JdT 1960 I 431). Toutefois, dans certains cas, le conducteur à qui un certain temps est nécessaire pour effectuer une certaine manœuvre peut compter, si la visibilité est suffisante (150 m), que le prioritaire ralentira ou s'arrêtera même, en cas de nécessité (ATF 89 IV 140, JdT 1964 I 398). Seul celui qui se comporte réglementairement peut se prévaloir du principe de la confiance (ATF 118 IV 277 consid. 4a).

**2.3.2** L'art. 32 al. 1 LCR dispose que la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité.

Aux endroits où son véhicule pourrait gêner la circulation, le conducteur est tenu de circuler lentement et, s'il le faut, de s'arrêter, notamment aux endroits où la visibilité n'est pas bonne, aux intersections qu'il ne peut embrasser du regard, ainsi qu'aux passages à niveau (TF 6B\_658/2022 du 24 mai 2023 consid. 2.2.2).

**2.3.3** Aux termes de l'art. 36 al. 4 LCR, le conducteur qui veut engager son véhicule dans la circulation, faire demi-tour ou marche arrière ne doit pas entraver les autres usagers de la route ; ces derniers bénéficient de la priorité.

L'art. 14 al. 1 OCR (ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière ; RS 741.11]) précise que celui qui est tenu d'accorder la priorité ne doit pas gêner dans sa marche le conducteur bénéficiaire de la priorité. Il réduira sa vitesse à temps et, s'il doit attendre, s'arrêtera avant le début de l'intersection.

Selon l'art. 15 al. 3 OCR, celui qui, sortant d'une fabrique, d'une cour, d'un garage, d'un chemin rural, d'une piste cyclable, d'une place de stationnement, d'une station d'essence, etc., ou traversant un trottoir, débouche sur une route principale ou secondaire, est tenu d'accorder la priorité aux usagers de cette route. Si l'endroit est sans visibilité, le conducteur doit s'arrêter ; au besoin, il doit avoir recours à l'aide d'une tierce personne, qui surveillera la manœuvre.

En cas d'absence de visibilité, le débiteur de la priorité doit s'avancer très lentement et très prudemment, « *en tâtonnant* ». Cette règle s'applique dans les cas où la visibilité du débiteur de la priorité sur la voie prioritaire est masquée par un mur ou des plantations et où il doit s'avancer quelque peu afin d'avoir une vue dégagée. Il évite ainsi de s'engager à l'aveuglette au-delà de ce qui est absolument nécessaire et permet, en outre, à d'éventuels véhicules prioritaires de l'apercevoir à temps, d'anticiper ce qui va arriver et de réagir en conséquence (ATF 122 IV 133 consid. 2a ; ATF 105 IV 339 ; TF 6B\_409/2024 du 2 décembre 2024 consid. 2.1.3)

**2.4** Le juge n'est en principe pas lié par le résultat d'une expertise. Mais s'il entend s'en écarter, il doit motiver sa décision et ne saurait, sans motifs déterminants, substituer son appréciation à celle de l'expert, sous peine de verser dans l'arbitraire. En d'autres termes, le juge qui ne suit pas les conclusions de l'expert n'enfreint pas l'art. 9 Cst. lorsque des

circonstances bien établies viennent en ébranler sérieusement la crédibilité (ATF 142 IV 369 consid. 6.1 ; ATF 129 I 49 consid. 4 ; TF 6B\_975/2024 du 12 mars 2025 consid. 2.4).

## 2.5

**2.5.1** Il n'est ni contesté ni contestable que M.\_\_\_\_\_, qui s'engageait depuis un chemin rural sur la route [...], était tenue d'accorder la priorité aux usagers circulant sur cet axe. Les conclusions de l'expertise technique sont également admises par les parties. Il en ressort que deux scénarios peuvent être retenus pour expliquer le déroulement de l'accident, sans qu'aucun élément ne permette d'exclure de manière certaine l'un au profit de l'autre. Enfin, la visibilité sur la voie prioritaire était fortement obstruée par divers éléments physiques, tels que des piliers en béton, une planche en bois et des hautes herbes, ce que confirment tant l'expertise que le rapport de police.

Dans l'hypothèse, tenue pour la plus probable par l'expert, d'un démarrage rapide suivi d'un freinage, la prévenue se serait engagée sur la voie prioritaire sans disposer d'une visibilité suffisante vers la gauche ; ce n'est que moins d'une demi-seconde après le démarrage qu'elle pouvait apercevoir la moto. Or, en pareille situation, la jurisprudence impose au débiteur de la priorité de progresser très lentement, « *en tâtonnant* », afin d'éviter de surprendre un usager prioritaire et de se ménager une possibilité de réaction. En préférant l'hypothèse du démarrage rapide à celle d'un démarrage lent, il y a donc lieu de retenir, à ce stade, qu'en manquant à cette règle de prudence, M.\_\_\_\_\_ aurait enfreint les règles régissant la priorité (art. 36 al. 4 LCR, 14 al. 1 et 15 al. 3 OCR), ainsi que l'obligation d'adapter sa vitesse aux circonstances (art. 32 al. 1 LCR), de sorte qu'une condamnation pour lésion corporelle grave par négligence ne peut être exclue.

Quant à l'hypothèse d'un démarrage lent, soit celle où la prévenue se serait engagée sur l'axe prioritaire en avançant prudemment,

en « tâtonnant », force est de constater, comme on l'a vu ci-dessus, que celle-ci n'est pas jugée par l'expert comme étant la plus probable. De plus, même dans cette hypothèse, s'il est vrai qu'en page 18 de l'expertise, l'expert retient que si la conductrice avait regardé à gauche depuis son point de départ, en position d'arrêt au débouché, elle n'aurait eu qu'une demie seconde pour voir le motard arriver, il poursuit son raisonnement comme suit : « *Ensuite, une fois en mouvement [...], la conductrice de la Seat ne peut plus voir la moto qu'après un laps de temps de 0,8 s., le choc se produisant environ 2,3 à 2,4 s plus tard. Normalement, ce laps de temps devrait être suffisant pour réagir en entreprenant un freinage (à cet instant, la vitesse de la Seat est inférieure à 3 km/h, ce qui permettrait d'immobiliser le véhicule sur un peu plus d'un mètre (env. 1,4 m) et donc de laisser suffisamment de place à la moto pour passer)* » (P. 26, ch. 4.6.1, p. 18).

En conclusion, il ressort de l'expertise que, dans les deux hypothèses envisagées, la prévenue pourrait avoir violé une règle de prudence. En particulier, dans l'hypothèse examinée ci-avant, si elle avait progressé très lentement, en « tâtonnant », il apparaît qu'elle aurait pu, sous réserve d'un éventuel excès de vitesse de recourant, apercevoir la moto et, à ce moment, aurait pu s'arrêter et la laisser passer, évitant ainsi l'accident. Il s'ensuit que, dans cette hypothèse également, une condamnation pour lésions corporelles graves par négligence ne peut être exclue.

**2.5.2** S'agissant d'un éventuel excès de vitesse du recourant, le Tribunal fédéral admet, de façon exceptionnelle, que le non-prioritaire n'a pas à prévoir un comportement imprévisible du prioritaire, tel que l'arrivée à une vitesse largement excessive (ATF 143 IV 500 consid. 1.2.4 ; TF 6B\_1148/2018 du 6 décembre 2018 consid. 2.5.1). Il n'existe toutefois pas de seuil chiffré général tiré de la jurisprudence permettant de neutraliser la règle de la priorité. Quoi qu'il en soit, l'exception doit être admise avec la plus grande réserve, les règles sur la priorité devant être interprétées strictement (ATF105 IV 341, JdT 1980 I 420 ; Jeanneret et al. [éd.], Code

suisse de la circulation routière commenté, 5<sup>e</sup> éd., Bâle 2024, n. 3.4.2 ad art. 36 LCR).

En l'espèce, l'expertise situe, en se fondant sur une simulation, la vitesse de la moto entre 90 et 101 km/h sur un tronçon limité à 80 km/h, soit un dépassement de 10 à 21 km/h. Un excès de vitesse de 21 km/h est certes significatif, mais pas d'un ordre tel qu'il ferait tomber la règle de la priorité, ce d'autant moins que l'expertise retient, comme on l'a vu, que l'accident était évitable si la prévenue s'était engagée lentement et prudemment, hypothèse qui, faut-il le rappeler, n'est pas considérée comme la plus probable.

**2.5.3** En conclusion, des soupçons suffisants de lésions corporelles graves par négligence existent dans les deux scénarios envisagés par l'expert. Dès lors, le Ministère public ne pouvait, au vu de l'expertise, classer la procédure sans méconnaître le principe « *in dubio pro duriore* », qui exige, en cas de doute factuel ou juridique, spécialement pour une infraction grave, de renvoyer la cause devant le juge du fond. Il lui incombera donc d'établir un acte d'accusation. Il appartiendra ensuite au tribunal de première instance d'entendre la conductrice, d'apprécier l'ensemble des faits, de trancher entre les hypothèses en présence et, le cas échéant, d'évaluer l'incidence d'un éventuel excès de vitesse du recourant sur le déroulement des faits.

Pour le surplus, s'agissant des mesures d'instruction préconisées par le recourant, on ne distingue pas ce que l'audition de ce dernier, plus de trois ans après l'accident, pourrait apporter de plus à l'établissement des faits. Celui-ci a été entendu par la police et rien ne permet de penser qu'il pourrait aujourd'hui apporter des éléments nouveaux qu'il n'aurait pas déjà pu formuler durant la procédure préliminaire ou dans le cadre du présent recours. Il en va de même de l'audition de la prévenue, déjà interrogée à deux reprises par la police, le recourant ne précisant du reste pas quelles questions factuelles supplémentaires il souhaiterait lui poser. Quant à l'audition de S.\_\_\_\_\_, elle ne s'impose pas non plus, cette dernière n'ayant pas été témoin direct

de l'accident. Enfin, aucun élément du dossier – notamment le constat de police établi le jour des faits – ne permet de présumer que la prévenue aurait utilisé son téléphone portable au moment de l'accident. A cela s'ajoute que les données de télécommunication susceptibles de confirmer ou d'infirmer un tel usage n'existent vraisemblablement plus, les fournisseurs de services n'étant tenus de les conserver que durant six mois (art. 26 al. 5 LSCPT [loi fédérale du 18 mars 2016 sur la surveillance de la correspondance par poste et télécommunication ; RS 780.1]).

**3.** En définitive, le recours doit être admis, l'ordonnance attaquée annulée et le dossier de la cause renvoyé au Ministère public pour qu'il procède dans le sens des considérants.

Les frais de procédure, constitués en l'espèce du seul émolument d'arrêt, par 1'870 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 laissés à la charge de l'Etat (art. 428 al. 4 CPP). Le montant de 770 fr. déjà versé par le recourant à titre de sûretés lui sera restitué (art. 383 al. 1 CPP ; art. 7 TFIP).

Le recourant, qui obtient gain de cause et qui a procédé avec l'assistance d'un avocat de choix, a droit à une indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits pour la procédure de recours (art. 429 al. 1 let. a CPP, applicable par renvoi de l'art. 436 al. 1 CPP), à la charge de l'Etat. Au vu du mémoire de recours déposé, ainsi que de la nature de l'affaire, cette indemnité sera fixée à 1'800 fr., correspondant à 6h00 d'activité nécessaire d'avocat au tarif horaire de 300 fr. (art. 26a al. 3 TFIP), auxquels il convient d'ajouter des débours forfaitaires à concurrence de 2 % des honoraires fixés (art. 19 al. 2 TDC [tarif des dépens en matière civile du 23 novembre 2010 ; BLV 270.11.6], applicable par renvoi de l'art. 26a al. 6 TFIP), par 36 fr., plus la TVA au taux de 8,1 %, par 148 fr. 70, soit à 1'985 fr. au total en chiffres arrondis.

Par ces motifs,  
la Chambre des recours pénale  
prononce :

- I.** Le recours est admis.
- II.** L'ordonnance du 12 décembre 2024 est annulée.
- III.** Le dossier de la cause est renvoyé au Ministère public de l'arrondissement de La Côte pour qu'il procède dans le sens des considérants.
- IV.** Les frais d'arrêt, par 1'870 fr. (mille huit cent septante francs), sont laissés à la charge de l'Etat.
- V.** Le montant de 770 fr. (sept cent septante francs) versé par N. \_\_\_\_\_ à titre de sûretés lui est restitué.
- VI.** Une indemnité de 1'985 fr. (mille neuf cent huitante-cinq francs) est allouée à N. \_\_\_\_\_ pour la procédure de recours, à la charge de l'Etat.
- VII.** 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 Alain Vuithier, avocat (pour N. \_\_\_\_\_),
- Me Antonella Cereghetti, avocate (pour M. \_\_\_\_\_),
- Ministère public central,

et communiqué à :

- Mme la Procureure de l'arrondissement de l'Est 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 :