Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

6B 896/2018, 6B 897/2018

Arrêt du 7 février 2019

Cour de droit pénal

Composition
MM. et Mmes les Juges fédéraux Denys, Président,
Jacquemoud-Rossari, Oberholzer, Rüedi et Jametti.
Greffier : M. Graa.

Participants à la procédure
6B 896/2018
X._____,
représenté par Me Coralie Devaud, avocate,
recourant,

contre

Ministère public central du canton de Vaud,
intimé,

et

6B 897/2018
Y._____, représenté par Me Ludovic Tirelli, avocat,
recourant,

contre

1. Ministère public central du canton de Vaud,
2. A._____,
3. B._____,
4. C._____,
5. D._____,
tous les quatre représentés par
Me Pierre-Dominique Schupp, avocat,
intimés.

Objet
Droit d'être entendu; arbitraire; homicide par négligence; entrave au service des chemins de fer par négligence,

recours contre le jugement de la Cour d'appel pénale du Tribunal cantonal du canton de Vaud du 3 mai 2018 (no 93 PE11.017160-SSM).

Faits :

A.
Par jugement du 31 août 2017, le Tribunal correctionnel de l'arrondissement de la Broye et du Nord vaudois a libéré X._____ et Y._____ du chef de prévention d'infraction aux dispositions sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, les a condamnés, pour homicide par négligence, entrave à la circulation publique par négligence et entrave au service des chemins de fer par négligence, le premier à une peine pécuniaire de 60 jours-amende à 100 fr. le jour, avec sursis pendant deux ans, le second à une peine pécuniaire de 30 jours-amende à 170 fr. le jour, avec sursis pendant deux ans. Il a en outre dit que Y._____ doit payer à B._____, C._____, D._____ et A._____ la somme de 32'000 fr., avec intérêts, à titre de réparation du tort moral

subi, et que X._____ et Y._____ doivent payer à B._____, C._____, D._____ et A._____ la somme de 39'768 fr. 20 pour leurs dépens.

B.
Par jugement du 3 mai 2018, la Cour d'appel pénale du Tribunal cantonal du canton de Vaud, statuant sur les appels formés par X._____, Y._____, B._____, C._____, D._____ et A._____ contre ce jugement, a réformé celui-ci en ce sens que X._____ et Y._____ sont libérés du chef de prévention d'entrave à la circulation publique par négligence, qu'ils sont condamnés, pour homicide par négligence et entrave au service des chemins de fer par négligence, le premier à une peine pécuniaire de 55 jours-amende à 100 fr. le jour, avec sursis pendant deux ans, le second à une peine pécuniaire de 25 jours-amende à 170 fr. le jour, avec sursis pendant deux ans. Elle a confirmé le jugement pour le surplus.

La cour cantonale a retenu les faits suivants.

B.a. X._____ est né en 1968. Au terme de sa scolarité obligatoire, il a effectué un apprentissage de dessinateur en bâtiment. Employé par les Chemins de fer fédéraux suisses (ci-après : CFF) entre 1990 et 2011, il y a été engagé en qualité d'assistant technique puis, à compter de 2002, y a exercé la fonction de chef de projet architecture et construction au sein de l'unité E._____, unité rattachée à la division F._____. A ce titre, ses principales tâches étaient l'élaboration des dossiers de projets relatifs à l'accès aux trains et aux bâtiments de services des CFF, l'établissement des dossiers de la procédure d'approbation des plans et la direction de l'exécution des projets ainsi que des mandataires externes.

Y._____ est né en 1962. Il a suivi sa scolarité obligatoire, puis a obtenu une maturité fédérale et un diplôme d'ingénieur en génie civil auprès de l'EPFL. Il a ensuite travaillé dans différents bureaux d'ingénieurs. Entré en 1992 au service de G._____ SA, tout d'abord au bureau de H._____, puis à celui de I._____ depuis 1997, il travaille pour cette société à 100%.

Durant l'année 2008, J._____, chef de projet général au sein du département K._____ des CFF, division F._____, a reçu le mandat de concevoir le projet de réaménagement de diverses gares, dont celle de L._____, ce qui consistait principalement à prolonger des quais de 150 m afin de répondre au nouveau matériel roulant. La réalisation du projet a été confiée à X._____, chef de projet au sein du département K._____ des CFF, sous les ordres directs de J._____. X._____ était responsable de la mise en soumission, puis de l'ensemble du chantier lors de la phase de réalisation.

Les CFF ont mandaté le bureau G._____ SA pour l'étude du projet, la mise en soumission et l'exécution des travaux. Y._____ a ainsi exercé la fonction de chef de projet pour G._____ SA et a assuré la direction locale des travaux, sous les ordres directs de X._____. Sous la direction de Y._____, des plans des travaux ont été établis, puis transmis aux CFF ainsi qu'à l'Office fédéral des transports (ci-après : OFT) pour approbation. Par décision du 1er juin 2010, l'OFT a approuvé les plans établis le 12 mai 2009 par le bureau G._____ SA, contraignant les CFF à exécuter les travaux conformément aux plans approuvés et aux charges retenues dans la décision d'approbation des plans.

Lors de la visite des lieux pour la phase de soumission du 9 avril 2010, X._____ a commandé à Y._____, de sa propre initiative et pour les besoins de la clientèle, des travaux supplémentaires qui n'étaient pas prévus dans le projet initial, dont la réfection de la rampe d'accès au quai no 2 - sis à l'Est - de la gare de L._____, plus particulièrement l'élargissement de cette rampe - qui était d'environ 2 m - à 3 m 30, la suppression d'une partie de la clôture existante et le remplacement du revêtement goudronné. Ces aménagements ont conduit à une déclivité de cette pente de 14%. X._____ a informé ses supérieurs de cette décision, mais ces travaux supplémentaires n'ont pas été soumis à l'approbation de l'OFT et le prénommé ne s'est pas assuré que les plans avaient été approuvés par cet office avant le début des travaux, contrairement à ses obligations. Le 2 juin 2010, Y._____ a établi de nouveaux plans qui tenaient compte de ces demandes de modification; il ne s'est pas davantage assuré que les plans modifiés avaient été approuvés par l'OFT avant de débuter les travaux.

Entre septembre et novembre 2010, tous les travaux concernant la gare de L._____ ont été réalisés sous la direction de X._____ et de Y._____. La rampe d'accès au quai no 2 de la gare de L._____, selon les modifications décidées le 9 avril 2010, a en particulier été réalisée au début

du mois de novembre 2010. Le 14 janvier 2011, en présence notamment de X._____ et de Y._____, les travaux ont fait l'objet d'une inspection par plusieurs ingénieurs et ont été considérés comme étant exempts de défauts, conformément à la norme SIA no 118. La rampe en question était alors dépourvue de toute signalisation ou de barrière. Y._____ et X._____ n'ont pas examiné l'aménagement de la rampe du point de vue de la sécurité de l'accès aux quais.

B.b. Le 10 octobre 2011, vers 20 h, alors qu'il se rendait à la gare de L._____ au volant de sa voiture, côté Est, en provenance du centre de ce village, M._____ s'est engagé sur la rampe d'accès au quai no 2, sans remarquer la présence de la voie ferrée. Les roues avant de sa voiture se sont retrouvées suspendues dans le vide, au bord du quai de la gare, le véhicule étant immobilisé en reposant sur le châssis, l'avant à l'aplomb des rails. Au même moment, un train venant de N._____ a surgi sur la droite de la voiture de M._____, à une allure de 138 km/h. Le mécanicien a actionné le frein d'urgence, tandis que M._____ tentait de quitter l'habitacle de son véhicule. L'avant du convoi ferroviaire a percuté l'avant droit de la voiture de M._____, projetant celle-ci en avant. Le véhicule a happé le prénommé au passage, alors que celui-ci se trouvait sur le ballast. Lors du choc, la jambe gauche de l'intéressé a été écrasée contre la bordure bétonnée du quai et sectionnée. M._____ a été projeté à une cinquantaine de mètres du point d'impact. Il est décédé ensuite du choc. Sa voiture a été projetée contre un pylône de la caténaire et s'est immobilisée dans le talus en contrebas de la ligne de chemin de fer.

B.c. A la suite de l'accident du 10 octobre 2011, sur demande de la commune de L._____, les CFF ont sécurisé les lieux et fait poser, dans le courant du mois d'octobre 2011, un panneau d'interdiction générale de circuler au milieu de la rampe d'accès au quai no 2.

B.d. Dans son rapport du 5 novembre 2011, la police a observé que l'accès au quai "voyageurs" se faisait par une rampe goudronnée longue de 5 m, délimitée par des bordures en béton, large de 3,3 m, d'une déclivité de 14% et qui s'évasait à son terme pour faire place au quai proprement dit. Elle a ajouté qu'aucune signalisation n'interdisait la circulation automobile sur cette rampe, que le quai avait une largeur de 3,85 m, qu'une ligne blanche se situait à 1,05 m du bord qu'il surplombait à 0,5 m et qu'un abris avec des parois en verre était édifié sur la droite de la voie d'accès.

B.e. Le ministère public a ordonné la mise en oeuvre d'une expertise, afin notamment de déterminer si la rampe d'accès au quai no 2 de la gare de L._____, telle qu'aménagée après les travaux de 2010, répondait aux normes en matière d'aménagements ferroviaires et d'aménagements routiers, s'il existait des normes interdisant la pose d'un obstacle tel qu'un panneau de signalisation au milieu d'une rampe d'accès à une gare et si la rampe d'accès répondait aux exigences de l'art. 34 de l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF; RS 742.141.1) et du point 4.2 des dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF; RS 742.141.11).

Dans son rapport du 20 janvier 2015, O._____, ingénieur diplômé de l'EPFZ, a en substance exposé que la séparation en matière d'aménagement et d'optique entre la chaussée de circulation - ou de stationnement - et le quai de la gare était insuffisante au moment de l'accident, que la rampe n'était pas suffisamment séparée de la route et que les dispositions sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées n'avaient pas eu d'influence négative sur la séparation en matière d'aménagement ou d'optique. Il a précisé que la séparation avant l'accident était insuffisante et qu'une signalisation optique aurait été nécessaire et adéquate.

Entendu aux débats de première instance, l'expert a confirmé son analyse et les conclusions de son rapport du 20 janvier 2015. Il a précisé qu'il ne s'était pas rendu sur le lieu de l'accident.

B.f. X._____ a produit un "rapport de contre-expertise", établi le 29 novembre 2016 par P._____, ingénieur civil diplômé de l'EPFL, employé au sein de la société Q._____ SA, à la demande du prénommé et de G._____ SA. P._____ a par la suite été auditionné au cours des débats de première instance.

C.
X._____ forme un recours en matière pénale au Tribunal fédéral (6B 896/2018) contre le jugement du 3 mai 2018, en concluant, avec suite de frais et dépens, principalement à sa réforme en ce sens qu'il est acquitté, qu'il ne doit payer aucun montant à B._____, C._____, D._____ et A._____, qu'une indemnité de 63'190 fr. 30 lui est allouée à titre de l'art. 429 al. 1 let. a CPP pour la procédure de première instance, ainsi qu'une indemnité de 14'605 fr. 95 à titre de l'art. 429 al. 1 let. a CPP pour la procédure de deuxième instance. Subsidiairement, il conclut à son annulation et au

renvoi de la cause à l'autorité de première instance, subsidiairement à l'autorité précédente, pour nouvelle décision.

Y._____ forme également un recours en matière pénale au Tribunal fédéral (6B 897/2018) contre le jugement du 3 mai 2018, en concluant, avec suite de frais et dépens, principalement à sa réforme en ce sens qu'il est acquitté, qu'il ne doit payer aucun montant à B._____, C._____, D._____ et A._____, qu'une indemnité de 40'000 fr. lui est allouée à titre de l'art. 429 CPP pour la procédure de première instance, ainsi qu'une indemnité de 10'000 fr. pour ses dépens de deuxième instance. Subsidiairement, il conclut à son annulation et au renvoi de la cause à l'autorité précédente pour nouvelle décision.

D.
Invités à se déterminer sur les recours, la cour cantonale et le ministère public se sont référés au jugement attaqué. B._____, C._____, D._____ et A._____ ont quant à eux conclu au rejet des recours.

Considérant en droit :

1.
Les deux recours en matière pénale au Tribunal fédéral sont dirigés contre la même décision. Ils concernent le même complexe de faits et portent sur des questions juridiques connexes. Il y a donc lieu de joindre les causes et de les traiter dans un seul arrêt (art. 24 al. 2 PCF et 71 LTF).

2.
Les recourants se plaignent d'une violation de leur droit d'être entendus, en reprochant à la cour cantonale de ne pas avoir administré les moyens de preuves requis, soit une inspection locale ainsi qu'une expertise médicale portant sur M._____.

2.1. Selon l'art. 389 al. 1 CPP, la procédure de recours se fonde sur les preuves administrées pendant la procédure préliminaire et la procédure de première instance. L'art. 389 al. 3 CPP règle les preuves complémentaires. Ainsi, la juridiction de recours administre, d'office ou à la demande d'une partie, les preuves complémentaires nécessaires au traitement du recours. Le droit d'être entendu, consacré par l'art. 107 CPP, garantit aux parties le droit de déposer des propositions relatives aux moyens de preuves (al. 1 let. e). Conformément à l'art. 139 al. 2 CPP, il n'y a pas lieu d'administrer des preuves sur des faits non pertinents, notoires, connus de l'autorité ou déjà suffisamment prouvés. Cette disposition codifie, pour la procédure pénale, la règle jurisprudentielle déduite de l'art. 29 al. 2 Cst. en matière d'appréciation anticipée des preuves (arrêts 6B 787/2018 du 1er octobre 2018 consid. 1.1; 6B 583/2018 du 24 août 2018 consid. 1.1; 6B 628/2018 du 16 août 2018 consid. 2.1). Le refus d'instruire ne viole ainsi le droit d'être entendu des parties que si l'appréciation anticipée de la pertinence du moyen de preuve offert, à laquelle le juge a procédé, est entachée d'arbitraire (ATF 141 I 60 consid. 3.3 p. 64; 136 I 229
consid. 5.3 p. 236).

2.2. S'agissant de l'inspection locale, la cour cantonale a exposé que les questions litigieuses pouvaient être tranchées sur la base des photographies, des plans et autres éléments figurant au dossier. L'expert judiciaire, qui ne s'était pas rendu sur place, avait certes surestimé la largeur de la rampe - 4,4 m au lieu de 3,3 m - et sous-estimé la déclivité de celle-ci - 6% au lieu de 14% - sur la base des photographies présentes au dossier, mais ces erreurs étaient sans conséquence sur les conclusions de son rapport, qu'il avait confirmées lors de son audition par le tribunal de première instance. Concernant les conclusions de l'expert privé, l'autorité précédente a indiqué que si celui-ci était le seul à s'être rendu à la gare de L._____ pour prendre des mesures, ses conclusions ne pouvaient être suivies. Les éléments présents au dossier étaient nombreux et donnaient une vision correcte et suffisamment précise des lieux de l'accident - avant et après les travaux de 2010 -, des aménagements effectués en 2010 et de la signalisation en place au moment de l'accident pour apprécier la situation à satisfaction. La cour cantonale a ajouté qu'elle connaissait exactement les erreurs d'évaluation commises par l'expert judiciaire, de
sorte qu'elle pouvait en tenir compte, comme l'avaient fait les premiers juges.

A propos de l'état de santé de M._____, l'autorité précédente a indiqué que l'autopsie du 24 janvier 2012 et les renseignements fournis par le médecin traitant du prénommé étaient suffisamment complets pour lui permettre de statuer. Les analyses toxicologiques effectuées sur un échantillon de muscle squelettique avaient permis de mesurer le taux moyen d'alcool chez l'intéressé,

ainsi que la présence de substances liées à la prise de médicaments dont la concentration se situait dans la fourchette des valeurs thérapeutiques. Le médecin traitant de M._____ s'était déterminé sur la prise de médicaments de son patient. Il ressortait par ailleurs de l'expertise toxicologique qu'en l'absence d'un échantillon de sang de ce dernier il n'était plus possible d'évaluer de manière précise l'intensité de la diminution éventuelle de la capacité à conduire un véhicule, de sorte que l'expertise réclamée ne pouvait être réalisée.

2.3. Les recourants ne démontrent pas en quoi la cour cantonale aurait versé dans l'arbitraire en refusant d'ordonner une expertise médicale portant sur M._____. Ils n'exposent pas quelle information, qui ne ressort pas du rapport d'autopsie du 24 janvier 2012, pourrait être obtenue au moyen d'une telle expertise, ni ne précisent comment celle-ci pourrait désormais permettre une appréhension plus précise de l'aptitude à la conduite du prénommé au moment de l'accident que celle obtenue ensuite de l'autopsie et de l'expertise toxicologique effectuées dans les jours ayant suivi le décès.

S'agissant de l'inspection locale, il aurait été préférable, compte tenu des erreurs d'appréciation commises par l'expert judiciaire sur la base du dossier de la cause - en particulier des photographies -, que le tribunal de première instance ou la cour cantonale se rendît sur les lieux de l'accident afin d'examiner leur configuration. Il peut cependant être renoncé, en l'état, à ordonner l'administration de la preuve requise, compte tenu de ce qui suit (cf. consid. 3 infra).

3.
Les recourants reprochent à la cour cantonale de les avoir condamnés pour homicide par négligence.

3.1. Selon la cour cantonale, la rampe constituait un prolongement direct de l'impasse ou du parking. Rien ne permettait de penser que l'accès en fût interdit, en particulier pour les voitures circulant dans le parking. Peu importait, selon la cour cantonale, qu'au moment de l'accident le panneau signalant une impasse, alors tourné à l'envers, n'eût pas été visible par les automobilistes empruntant la route d'accès au parking, puisque le signalement d'une impasse n'aurait pas encore signifié que celle-ci était interdite à la circulation. Par ailleurs, la largeur de la rampe était amplement suffisante pour permettre à des véhicules automobiles d'y accéder et pouvait à l'évidence être confondue avec le prolongement du parking ou de l'impasse, la situation étant encore plus dangereuse durant la nuit. Avec la pente, un automobiliste ne pouvait pas voir les rails. L'accès au parking était certes éclairé, de nuit, par des candélabres, mais la fin de la route d'accès et le début du parking - situé après le dernier lampadaire - n'étaient pas clairement délimités et les revêtements étaient très similaires, à tout le moins sur toute la portion entre le dernier candélabre et la rampe d'accès au quai. Dans ces circonstances, il était donc
difficile, pour un automobiliste, de réaliser qu'il était arrivé au bout de l'impasse, qui plus est durant la nuit, cela d'autant que la rampe - située dans le prolongement de la route d'accès et peu éclairée en comparaison de celle-ci - était alors aisément accessible par un automobiliste sans qu'il lui fût nécessaire d'obliquer fortement à droite puis à gauche. La pente de la rampe n'était quant à elle pas extraordinaire. Le fait que la rampe avait une déclivité de 14% et que le quai était surélevé par rapport à la route d'accès au parking n'était donc pas suffisamment dissuasif, à plus forte raison car la rampe était large de 3,3 m et que son revêtement de goudron avait été refait à neuf. L'abri prévu pour les voyageurs, aménagé sur le quai, éclairé durant la nuit, avait sans doute permis à M._____ de se rendre compte, mais trop tard, que son véhicule se trouvait sur le quai. Les photographies au dossier montraient enfin que des véhicules étaient parfois stationnés de l'autre côté des voies ferrées et que, de nuit, un automobiliste pouvait penser que la rampe lui permettait d'accéder à un autre parking. Ainsi, pour la cour cantonale, la rampe aménagée, dépourvue de mesures de sécurité telles qu'une signalisation ou une
barrière, avait créé un état de fait dangereux pour la sécurité des usagers de la route d'accès au parking et des CFF, dans la mesure où celle-ci pouvait être confondue avec la route d'accès à la gare de L._____ par les usagers venant de ce village, particulièrement de nuit et en raison de l'importance de sa largeur. Cette rampe n'offrait pas une sécurité suffisante pour l'usage auquel elle était destinée. La situation contrevenait en particulier à la législation sur les CFF prévoyant que la séparation entre la circulation publique et les quais doit être claire (point 4 DE-OCF). Le devoir de prudence imposait donc aux recourants de prendre des mesures visant à assurer la sécurité des usagers des lieux. L'accident aurait pu facilement être évité en posant, au milieu de la rampe, un panneau de signalisation interdisant l'accès au quai, comme cela avait été fait par les CFF dans le courant du mois d'octobre 2011. En installant un tel panneau, les CFF avaient admis la dangerosité des lieux.

L'autorité précédente a en outre indiqué que les recourants avaient créé une situation dangereuse, ce qu'ils ne pouvaient ignorer compte tenu des circonstances et de leur situation respective, plus particulièrement de leurs compétences et de leur expérience professionnelle. Ils avaient ainsi agi fautivement.

Concernant le lien de causalité entre le comportement des recourants et le décès de M._____, la cour cantonale a exposé qu'en élargissant de 2 m à 3,3 m la rampe d'accès au quai, ainsi qu'en procédant à la réfection de la surface sans prévoir une limitation d'accès claire pour les véhicules automobiles, les recourants avaient créé une situation dangereuse et joué un rôle dans la survenance de l'accident, ce qui fondait un lien de causalité naturelle. Pour un observateur neutre, il était dans le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie que le fait de procéder aux travaux précités sans empêcher clairement l'accès de la rampe aux véhicules automobiles était de nature à créer et favoriser des accidents tels que celui survenu le 10 octobre 2011. Le fait que la signalisation présente à l'entrée de l'impasse menant sur le parking fût déficiente le soir en question n'était pas de nature à interrompre le lien de causalité. En effet, une personne garée sur la place de parking aurait également pu oublier la signalisation indiquée en remontant dans son véhicule et aurait pu ainsi emprunter la rampe. Par ailleurs, on ne savait jamais exactement quand une impasse se terminait, de sorte que l'on pouvait raisonnablement penser que
la rampe fût praticable.

Selon la cour cantonale, aucune faute de M._____ n'avait par ailleurs rompu le lien de causalité. A propos de l'état de santé du prénommé, il résultait du rapport d'autopsie du 24 janvier 2012 que l'analyse d'un échantillon de muscle squelettique avait révélé un taux moyen d'alcool de 0,27 g/kg. Les analyses toxicologiques avaient révélé la présence de nordiazépam, dont la concentration se situait dans la fourchette des valeurs thérapeutiques, ainsi qu'un métabolite du nordiazépam. Aucun élément ne permettait de conclure que M._____ se serait trouvé dans un état d'incapacité de conduire. Le prénommé ne connaissait par ailleurs pas les lieux, dont la configuration était insolite. En outre, si celui-ci avait circulé à une vitesse excessive, son véhicule aurait basculé sur les voies. En définitive, la cour cantonale a considéré que toute éventuelle rupture du lien de causalité pouvait être écartée.

3.2. Aux termes de l'art. 117 CP, celui qui, par négligence, aura causé la mort d'une personne sera puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire. Une condamnation pour homicide par négligence au sens de l'art. 117 CP suppose la réalisation de trois éléments constitutifs, à savoir le décès d'une personne, une négligence, ainsi qu'un rapport de causalité naturelle et adéquate entre les deux premiers éléments (ATF 122 IV 145 consid. 3 p. 147; cf. plus récemment l'arrêt 6B 551/2018 du 27 juillet 2018 consid. 2.1). Deux conditions doivent être remplies pour qu'il y ait négligence. En premier lieu, il faut que l'auteur viole les règles de la prudence, c'est-à-dire le devoir général de diligence institué par la loi pénale, qui interdit de mettre en danger les biens d'autrui pénalement protégés contre les atteintes involontaires. Un comportement dépassant les limites du risque admissible viole le devoir de prudence s'il apparaît qu'au moment des faits son auteur aurait dû, compte tenu de ses connaissances et de ses capacités, se rendre compte de la mise en danger d'autrui (ATF 136 IV 76 consid. 2.3.1 p. 79). Pour déterminer le contenu du devoir de prudence, il faut donc se demander si une personne
raisonnable, dans la même situation et avec les mêmes aptitudes que l'auteur, aurait pu prévoir, dans les grandes lignes, le déroulement des événements et, le cas échéant, quelles mesures elle pouvait prendre pour éviter la survenance du résultat dommageable (ATF 134 IV 255 consid. 4.2.3 p. 262 et les références citées). Lorsque des prescriptions légales ou administratives ont été édictées dans un but de prévention des accidents, ou lorsque des règles analogues émanant d'associations spécialisées sont généralement reconnues, leur violation fait présumer la violation du devoir général de prudence (ATF 143 IV 138 consid. 2.1 p. 140; 135 IV 56 consid. 2.1 p. 64; 134 IV 255 consid. 4.2.3 p. 262). En second lieu, la violation du devoir de prudence doit être fautive, c'est-à-dire qu'il faut pouvoir reprocher à l'auteur une inattention ou un manque d'effort blâmable (ATF 135 IV 56 consid. 2.1 p. 64; 134 IV 255 consid. 4.2.3 p. 262 et les références citées).

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

3.3. Le point 4 DE-OCF ad art. 34 OCF ne permet pas de conclure que la rampe, telle que transformée par les recourants en 2010, aurait nécessairement dû être accompagnée d'une barrière ou d'un autre équipement de sécurité. Le seul fait que la rampe permettait l'accès au quai en véhicule automobile depuis le parking de la gare ne signifie pas que ce quai n'aurait pas été séparé des installations du trafic routier et du trafic lent. En l'occurrence, le quai en question était, de manière générale, séparé du parking de la gare par une bande herbeuse ainsi que - pour partie - par une glissière. Dès lors que le point 4 DE-OCF ad art. 34 OCF ne proscrit pas, plus précisément, l'existence de tout accès à un quai praticable par des véhicules automobiles, on ne peut considérer que la rampe aménagée par les recourants aurait été - en soi - contraire à cette disposition.

3.4. La cour cantonale a par ailleurs reproché aux recourants de ne pas avoir assorti la rampe d'une "signalisation" appropriée, soit un panneau de signalisation interdisant l'accès au quai no 2 tel qu'installé en octobre 2011 par les CFF à la demande de la commune de L._____.

Aux termes de l'art. 5 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), les limitations et prescriptions relatives à la circulation des véhicules automobiles et des cycles doivent être indiquées par des signaux ou des marques, lorsqu'elles ne s'appliquent pas à l'ensemble du territoire suisse (al. 1). Il n'est pas nécessaire d'indiquer par des signaux ou marques les routes et les endroits qui sont manifestement réservés à l'usage privé ou à des fins spéciales (al. 2). Sur les routes ouvertes à la circulation des véhicules automobiles ou des cycles, ainsi qu'à leurs abords, seuls peuvent être employés les signaux et marques prévus par le Conseil fédéral; ils ne peuvent être placés que par les autorités compétentes ou avec leur approbation (al. 3). Aux termes de l'art. 101 al. 3 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21), les signaux et les marques ne doivent pas être ordonnés et placés sans nécessité ni faire défaut là où ils sont indispensables. Ils seront disposés d'une manière uniforme, particulièrement sur une même artère.

En principe, les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes. Ils peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale (art. 3 al. 2 LCR). Dans le canton de Vaud, aux termes de l'art. 4 de la loi vaudoise sur la circulation routière (LVCR/VD; RS/VD 741.01), le département en charge des routes est compétent en matière de signalisation routière (al. 1). Pour la signalisation à l'intérieur des localités, il peut déléguer sa compétence aux municipalités ou à certaines d'entre elles; il peut limiter cette délégation à certaines catégories de signaux ou de marques et à certains tronçons de route. En l'absence d'une telle délégation, la municipalité est préalablement consultée (al. 2).

Cependant, l'art. 112 OSR dispose que les interdictions de circuler arrêtées en vertu de la législation sur la police des chemins de fer peuvent être annoncées par les signaux figurant dans la présente ordonnance. En ce qui concerne la mise en place des signaux, l'entreprise du chemin de fer s'entendra avec l'autorité cantonale. Ainsi, les CFF peuvent être tenus, d'entente avec l'autorité cantonale, de faire poser une signalisation routière, puisque, selon l'art. 19 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101) notamment, l'entreprise de chemin de fer est tenue de prendre, conformément aux prescriptions du Conseil fédéral et aux conditions liées à l'approbation des plans, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la construction et de l'exploitation, ainsi que pour empêcher que des personnes ou des choses ne soient exposées à des dangers. Si des travaux de construction affectent des installations publiques telles que routes ou chemins, conduites et ouvrages similaires, l'entreprise prendra, en tant que l'intérêt public l'exige, toutes mesures pour assurer l'utilisation de ces ouvrages.

En l'espèce, si les CFF pouvaient être, en tant qu'entreprise de chemins de fer, tenus d'installer ou de faire installer une signalisation routière sur la rampe litigieuse, il ne ressort pas du jugement attaqué qu'il aurait incombé à l'un ou l'autre des recourants, selon leur fonction respective, de prendre une quelconque mesure à cet égard.
Quoi qu'il en soit, à supposer même que tel pût être le cas, il convient encore de se demander si l'installation d'une signalisation routière, telle que le panneau posé en octobre 2011, était nécessaire ou indispensable selon les art. 5 al. 2 LCR et 101 al. 3 OSR, compte tenu de la configuration des lieux (cf. ATF 99 II 195 consid. 4a). Cela revient à se demander si, en l'absence de toute signalisation - en particulier un signal indiquant une interdiction de circuler -, la rampe litigieuse créait un danger pour les usagers de la route ou si, au contraire, il était manifeste que celle-ci n'était pas destinée à la circulation (cf. art. 43 al. 1 LCR) et était réservée à des fins spéciales (cf. art. 5 al. 2 LCR). Cette question se recoupe donc avec celle de savoir si les recourants ont, en aménageant la rampe litigieuse, créé une situation dont ils auraient dû se rendre compte qu'elle pouvait mettre en danger autrui (cf. consid. 3.5 infra).

3.5. Il convient de se demander si, à défaut de violer une prescription légale particulière en matière de sécurité des installations ferroviaires ou de prévention des accidents, la rampe litigieuse pouvait créer un danger pour les usagers, soit si les recourants auraient dû se rendre compte que celle-ci pouvait mettre en danger autrui.

L'autorité précédente a tout d'abord indiqué que l'établissement des faits ne nécessitait, à cet égard, aucune connaissance technique spécifique et que les éléments présents au dossier étaient suffisants pour se prononcer, sans se fonder sur l'expertise judiciaire ou sur l'expertise privée réalisée par P._____. La cour cantonale ne s'est donc en définitive pas référée à ces moyens de preuve.

Selon les constatations de l'autorité précédente, la rampe litigieuse pouvait effectivement créer un danger pour les usagers. Or, cette conclusion résulte d'un établissement arbitraire des faits. En effet, d'après les photographies au dossier, auxquelles s'est référée la cour cantonale, il apparaît que, depuis la route pour le parking de la gare parallèle au viaduc routier, la rampe litigieuse ne peut guère s'interpréter comme le prolongement de la voie de circulation, mais comme une voie d'accès au quai, bordant l'abri pour les voyageurs et présentant une forte déclivité (cf. pièce 9 du dossier cantonal, photographie 2; pièce 144/2 du dossier cantonal, p. 36). En se rapprochant de ladite rampe, l'usager de la route aperçoit non seulement la ligne blanche longeant le quai no 2, mais encore, en face de ce quai, le muret surplombant les voies et excluant la présence d'un éventuel passage à niveau (cf. pièce 9 du dossier cantonal, photographie 3; pièce 144/2 du dossier cantonal, p. 37). Force est de constater que la cour cantonale a arbitrairement omis de retenir ces faits. La rampe litigieuse ne créait ainsi pas un état de fait dangereux pour les usagers de la route circulant aux abords de la gare de L._____. Celle-ci ne pouvait
en particulier être confondue avec une voie de circulation pour les véhicules, mais apparaissait comme un accès au quai destiné aux piétons. Par ailleurs, l'éventuelle présence d'un passage à niveau pouvait être d'emblée exclue à l'approche de la rampe litigieuse, dès lors qu'aucun signal ou installation caractéristique d'un tel ouvrage (cf. art. 37c OCF; art. 92 et 93 OSR) n'était présent aux alentours. Pour le reste, la présence de l'abri pour les voyageurs, éclairé durant la nuit, permettait d'exclure - même en l'absence de toute signalisation - qu'un usager de la route pût ignorer la présence de voies ferroviaires à l'extrémité de la rampe litigieuse.

De surcroît, le comportement adopté par M._____ le 10 octobre 2011 était de toute manière imprévisible. En effet, à supposer même que le prénommé eût pu, en apercevant la rampe litigieuse depuis la route d'accès au parking, éprouver un doute quant à l'éventuelle praticabilité de celle-ci, voire se fourvoyer à cet égard, la manoeuvre qu'il devait effectuer pour l'emprunter - soit un virage à droite suivi immédiatement d'un virage à gauche - l'obligeait à réduire sa vitesse, laquelle ne devait d'ailleurs pas être élevée dès lors que l'intéressé circulait dans un parking. En outre, celui-ci devait maintenir une vitesse peu élevée puisque, en l'absence de tout marquage et en supposant qu'il eût imaginé qu'une voie de circulation existait après la rampe litigieuse, M._____ devait s'attendre à la présence de véhicules circulant en sens inverse. Dans tous les cas, ce dernier, même en s'engageant par méprise sur cette rampe, devait pouvoir stopper son véhicule avant d'atteindre les voies ferroviaires, étant rappelé que celle-ci était longue de 5 m et que le quai avait pour sa part une largeur de 3,85 m. La rampe litigieuse ne créait ainsi pas, en elle-même, le danger de voir un automobiliste diligent engager son véhicule sur la voie
ferrée.

Compte tenu de ce qui précède, les recourants - bien qu'ils eussent rendu la rampe en question plus aisément praticable pour un automobiliste, notamment en l'élargissant et en la dotant d'un nouveau revêtement - ne pouvaient prévoir qu'un usager de la circulation pourrait s'y engager par mégarde puis ne pas stopper son véhicule avant de voir celui-ci bloqué au-dessus de la voie ferrée. Ils n'étaient pas tenus, partant, de prendre des mesures de sécurité particulières, notamment de réclamer l'installation d'une signalisation routière.

Dès lors que l'ouvrage a été examiné en janvier 2011 à l'occasion de sa réception et qu'une éventuelle dangerosité de la rampe litigieuse n'a pas été relevée, on ne saurait d'ailleurs considérer que les recourants auraient fait preuve d'un manque d'effort blâmable en s'abstenant d'entraver celle-ci ou de la doter d'une signalisation spécifique afin de parer à tout risque de voir un automobiliste s'y engager. Le défaut de prise de telles mesures de sécurité était d'ailleurs d'autant moins fautif que la rampe litigieuse reliait uniquement le parking au quai de la gare. Les recourants ne pouvaient pas s'attendre à ce que des véhicules automobiles cherchent, parallèlement au viaduc routier, à traverser

les voies ferroviaires depuis cet endroit.

3.6. En l'absence d'une négligence fautive de la part des recourants, une infraction à l'art. 117 CP ne saurait leur être imputée.

Les recours doivent être admis sur ce point, le jugement attaqué annulé et la cause renvoyée à l'autorité cantonale afin qu'elle acquitte les recourants de l'infraction d'homicide par négligence.

4.
Les recourants contestent encore leur condamnation pour entrave au service des chemins de fer.

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

4.2. La cour cantonale a exposé que les recourants avaient mis en danger de manière concrète les usagers des CFF et plus particulièrement le conducteur et les passagers du train qui était venu percuter le véhicule de M._____.

4.3. Dès lors que les recourants n'ont pas violé les règles de la prudence ni créé un état de fait dangereux (cf. consid. 3 supra) et que l'accident survenu le 10 octobre 2011 n'a pas été causé par une négligence de leur part, ceux-ci n'ont aucunement empêché, troublé ou mis en danger le service des chemins de fer ni mis en danger la vie ou l'intégrité corporelle des personnes ou la propriété d'autrui. Les recours doivent également être admis sur ce point, le jugement attaqué annulé et la cause renvoyée à l'autorité cantonale afin qu'elle libère les recourants du chef de prévention d'entrave au service des chemins de fer.

5.
Compte tenu de ce qui précède, le Tribunal fédéral peut se dispenser d'examiner les autres griefs soulevés par les recourants, en particulier celui d'arbitraire dans l'établissement des faits et de violation de la présomption d'innocence présenté par le recourant 2.

6.
Les recours doivent être admis (cf. consid. 3.6 et 4.3 supra), le jugement attaqué annulé et la cause renvoyée à l'autorité cantonale pour nouvelle décision. Dans les circonstances d'espèce, il peut être statué sans frais judiciaires. Les recourants peuvent prétendre à de pleins dépens, à la charge du canton de Vaud (art. 68 al. 1 LTF).

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :

1.
Les causes 6B 896/2018 et 6B 897/2018 sont jointes.

2.
Les recours sont admis, le jugement attaqué est annulé et la cause est renvoyée à l'autorité cantonale pour nouvelle décision.

3.
Il n'est pas perçu de frais judiciaires.

4.
Le canton de Vaud versera aux recourants une indemnité de 3'000 fr. chacun à titre de dépens pour la procédure devant le Tribunal fédéral.

5.
Le présent arrêt est communiqué aux parties et à la Cour d'appel pénale du Tribunal cantonal du canton de Vaud.

Lausanne, le 7 février 2019

Au nom de la Cour de droit pénal
du Tribunal fédéral suisse

Le Président : Denys

Le Greffier : Graa