

Message

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant
une loi fédérale pour assurer l'intégrité des voies fer-
rées et la sûreté des transports et réprimer les contra-
ventions aux règlements de police des chemins de fer.

(Du 3 décembre 1877.)

Monsieur le Président et Messieurs,

L'art. 31 de la loi du 23 décembre 1872 *) sur les chemins de fer prévoit toute une série de prescriptions destinées à protéger, d'une part, le service du chemin de fer tant contre la négligence de sa propre administration et de ses employés que contre le public qui se sert de la voie, et, d'autre part, le public contre les

*) Art. 31. Les chemins de fer suisses doivent, autant que possible, être administrés suivant les mêmes principes.

Après avoir entendu les administrations de chemins de fer, le Conseil fédéral fixe, par voie de règlement, le mode d'après lequel il doit être procédé uniformément sur tous les chemins de fer suisses, en vue de la sûreté du service.

La Confédération pourvoira à ce que les administrations de chemins de fer entretiennent constamment leurs lignes et le matériel de la voie en bon état, de manière à donner pleine sécurité au public, et à ce que leur matériel roulant soit suffisant pour les besoins du service.

Sous ce dernier rapport, le Conseil fédéral établira des règles précises qui, prenant pour base le mouvement des voyageurs et des marchandises

dommages qu'il pourrait subir par suite de l'exploitation des chemins de fer.

Si les mesures à adopter à cet effet ne présentent pas de différences tranchées quant à leur but, attendu que celles qui sont destinées à protéger la voie contre les dégâts du public ont aussi le plus souvent pour effet de protéger le public contre l'exploitation des chemins de fer, et vice versa, et que l'on cherche à éviter les perturbations à l'exploitation notamment au point de vue de la santé et de la vie des voyageurs, les prescriptions à établir se distinguent bien nettement d'après leur direction, en ce sens que les unes ont en vue les administrations de chemins de fer et leurs employés, et les autres les personnes étrangères à l'administration.

Cette dernière distinction est, dans notre opinion, l'idée qui a présidé à l'adoption de l'art. 31 précité. Les règles relatives aux chemins de fer doivent être établies par voie de règlement; celles relatives au public, par voie législative; les alinéas 2 et 5 se trouvent ainsi en face de l'alinéa 6. Les mesures prescrites par l'alinéa 4 appartiennent aussi indirectement à la première catégorie.

Cette différence de modalité a sa raison d'être. Les obligations des administrations de chemins de fer et de leurs employés peuvent, en vertu du droit de surveillance du Conseil fédéral et du pouvoir disciplinaire, c'est-à-dire des conditions d'engagement des employés par les administrations de chemins de fer, être réglées par l'autorité administrative, tandis que les personnes indépendantes du chemin de fer ne peuvent être soumises à des obligations vis-à-vis de celui-ci que par une décision du législateur.

Les autorités fédérales ne se sont pas encore occupées de régler d'une manière uniforme les rapports dont il est question dans l'art. 31. Sous l'empire de l'ancienne loi, les prescriptions et principes adoptés par les autorités cantonales et ensuite par les compagnies elles-mêmes pourvoyaient au service d'une manière assez satisfaisante pour qu'il ne parût pas nécessaire de classer l'exécution de cet article parmi les objets urgents, et cela d'autant moins

sur chacun des chemins de fer, fixeront le minimum du matériel d'exploitation que chaque administration doit fournir.

La Confédération exigera également des administrations de chemins de fer qu'elles prennent les mesures nécessaires pour que la sécurité de la circulation sur les routes et les chemins publics ne se trouve pas compromise par le service des manœuvres dans les gares.

La législation fédérale prescrira les dispositions nécessaires en vue d'assurer l'intégrité des voies ferrées et la sûreté des transports, et de réprimer les contraventions aux règlements de police. Ces dispositions régleront de même le mode de procéder qui devra être suivi dans ces cas-là.

que les affaires courantes urgentes n'ont jamais manqué en matière de chemins de fer.

En premier lieu, c'est le besoin de dispositions uniformes sur la police des chemins de fer dans le sens restreint du mot qui s'est fait le plus sentir. Plusieurs grandes compagnies se sont efforcées, dans le courant des deux dernières années, d'arriver à une unification en cette matière, pour leurs réseaux respectifs, mais elles se sont heurtées à l'opposition de quelques Gouvernements cantonaux.

C'est le Gouvernement de Berne qui a soulevé la plus vive opposition en principe; il s'exprimait comme suit sur le projet présenté par le Central:

« L'art. 32 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 attribue en premier lieu aux compagnies la police intérieure des chemins de fer; il pose en outre le principe que les dispositions de détail sur la police des chemins de fer seront introduites dans les règlements qu'élaboreront les compagnies respectives, mais qui seront soumis à l'approbation du Conseil fédéral. Par contre, l'art. 31 de la même loi statue clairement que la *législation fédérale* prescrira les dispositions nécessaires en vue d'assurer l'intégrité des voies ferrées et la sûreté des transports, et de réprimer les *contraventions aux règlements de police*; il prescrit de plus que ces dispositions régleront de même le *mode de procéder* qui devra être suivi dans ces cas-là.

« Si l'on se demande maintenant quelles sont, en vertu de ces principes, les dispositions qui peuvent valablement être prises par les compagnies et introduites dans leurs règlements de police, la réponse ne peut guère être douteuse. Les compagnies de chemins de fer sont uniquement autorisées à établir des règles sur le *maintien* de la police de la voie, c'est-à-dire de déterminer quels sont les employés qui sont chargés de ce service et quels sont les actes interdits à des tiers, dans l'intérêt de la police de la voie, que ces employés ont à surveiller. Leur compétence se borne donc à délimiter les fonctions de leurs propres employés et à donner des instructions à ceux-ci. Mais ces compagnies n'ont pas le droit de décider que telle ou telle contravention aux règlements de police sur les chemins de fer implique le fait d'un acte punissable pénalement et doit par conséquent être passible d'une peine, quelle qu'elle soit; elles n'ont pas non plus le droit d'adopter des prescriptions de *procédure pénale* relatives au mode de procéder qui devra être suivi dans les cas de contraventions de police. A teneur de l'art. 31 précité, il est de toute évidence que c'est exclusivement à la législation fédérale, et non à la libre volonté d'une compagnie privée, que ce droit appartient. Cela résulte, du reste, aussi des principes

généraux de droit public, d'après lesquels le pouvoir législatif de l'Etat ne peut, en aucun cas, être délégué à des particuliers. »

En ce qui concerne la délimitation et la distinction des compétences, le Gouvernement de Berne pouvait aussi s'appuyer sur la teneur de la concession accordée dans le temps (24 novembre 1852) par ce Canton à la compagnie du Central, qui statue ce qui suit :

« Art. 29. Le maintien de la police du chemin de fer appartiendra, sans préjudice des droits de la police cantonale, à la compagnie, qui rendra à cet effet les règlements nécessaires, sauf ratification du Gouvernement.

« Les employés de l'administration qui seront commis au maintien et à l'exécution de ces règlements, etc.

« Art. 30. Le Gouvernement pourvoira à ce qu'il soit décrété des dispositions pénales pour la répression des dommages causés au chemin de fer, des actes de nature à compromettre la sûreté des voyageurs et des contraventions aux règlements de police du chemin de fer; le tout sans préjudice des lois qui seront rendues par les autorités fédérales. »

Ainsi que cela résulte de la comparaison, ces dispositions de la concession bernoise, qui se retrouvent à peu près identiques dans presque toutes les autres concessions, ont été introduites presque textuellement et en tout cas avec le même sens dans la loi sur les chemins de fer du 23 décembre 1872.

Soleure et Bâle-Ville se placent au même point de vue que Berne.

Eu égard au projet de loi qui était à l'étude et même avant qu'il fût mis en délibération, le Central retira la demande de ratification de son règlement.

Partant d'une manière de voir analogue, le Canton d'Argovie réclama contre quelques dispositions du règlement de police de la voie des chemins de fer du Nord-Est, en particulier contre les art. 8 à 10, qui devaient régler le mode de procéder d'après lequel les employés de police de la voie étaient chargés de fixer les amendes et de les encaisser immédiatement, c'est-à-dire d'en faire déposer le montant ou d'en assurer le paiement en se faisant donner un gage, une garantie, dans l'idée que les dispositions pénales de la police des chemins de fer prennent force de loi, s'il n'est pas, dans un court délai, réclamé jugement rendu par les autorités de l'Etat. Le Gouvernement argovien attaqua ces dispositions comme inconstitutionnelles et contraires à la législation du Canton d'Argovie. Le Conseil fédéral ayant accordé sa ratification à ce règlement, le

Gouvernement, comme vous vous en souviendrez certainement encore, recourut auprès de vous contre décision. Le recours fut déclaré fondé par arrêté du 7 juin de cette année et, en conséquence, la ratification fédérale fut retirée auxdits articles en ce qui concerne le territoire du Canton d'Argovie.

Dans un autre cas (vis-à-vis des chemins de fer du Jura bernois), le Gouvernement de Neuchâtel s'est opposé à ce que les règlements des compagnies pussent abroger des lois cantonales, et en même temps à ce que diverses compagnies fussent soumises à un droit différent dans le même Canton.

Si des difficultés insurmontables et de nature constitutionnelle s'opposent à l'établissement de prescriptions uniformes sur la police des chemins de fer par les compagnies, d'autre part et par un autre motif la régularisation de cette matière par la législation fédérale paraît indispensable. L'autonomie des compagnies de chemins de fer, toute restreinte qu'elle est par l'autorisation fédérale, a en effet pour conséquence que, dans le même Canton et peut-être sur le même tronçon, qui est exploité par deux compagnies différentes, on peut appliquer un droit différent. C'est ainsi que le Conseil fédéral s'est vu obligé de n'accorder son approbation au règlement du Nord-Est (chemin de fer du Bötzbërg), pour ce qui concerne le Canton de Bâle-Campagne, qu'autant qu'il n'était pas en contradiction avec l'ordonnance adoptée par le Gouvernement et applicable jusqu'ici au Nord-Est; or, une solution de ce genre est peu satisfaisante sous plusieurs rapports.

Ce sont ces faits qui nous ont engagés à élaborer le projet de loi ci-après. Il constitue l'exécution du dernier alinéa de l'art. 31 de la loi sur les chemins de fer. La rédaction de cet alinéa, il est vrai, donne à la loi future une portée plus étendue d'une part et plus restreinte de l'autre. Plus étendue, en ce sens que les atteintes portées à l'intégrité des voies ferrées et à la sûreté des transports sont déjà passibles de pénalités d'après le code pénal fédéral du 4 février 1853; — plus restreinte, puisque l'alinéa, pris au pied de la lettre, ne prévoit que des dispositions pénales (amendes) contre les contraventions aux règlements de police, et non l'adoption de ces règlements eux-mêmes.

Toutefois, nous estimons devoir maintenir notre projet strictement dans les limites des règlements de police.

Les articles 67 et 68 du Code pénal fédéral *) ont été jusqu'ici

*) Art. 67. En ce qui concerne les actes qui causent du dommage soit aux postes, soit aux chemins de fer, ou qui les exposent à des dangers, il y a lieu à l'application des dispositions suivantes:

reconnus comme parfaitement efficaces et suffisants pour réprimer les atteintes portées à la sûreté des transports. La généralité de la définition et la grande latitude laissée pour l'application de la peine sont certainement préférables à une énumération détaillée des diverses manières dont les personnes ou les marchandises peuvent être exposées à un danger grave et à une spécification minutieuse des degrés dont la peine est susceptible. Il ne resterait donc guère qu'à insérer ces deux articles sans changement dans la nouvelle loi. Mais nous avons renoncé à le faire, par la raison que dans ce cas, pour être conséquent, on devrait aussi copier les dispositions générales sur la complicité, sur l'imputabilité, etc., et adopter des dispositions sur le mode de procéder ou les emprunter au droit déjà codifié. Une réserve générale, telle que nous l'avons posée à l'art. 9 du présent projet, nous paraît une meilleure solution de la question.

Si le 6^e alinéa de l'art. 31 de la loi sur les chemins de fer ne parle pas expressément des prescriptions de police matérielles, il ne faut probablement l'attribuer qu'au manque de clarté de la rédaction. En effet, d'un côté on ne trouve nulle part, dans la loi sur les chemins de fer, de disposition sur l'autorité qui est chargée d'édicter ces prescriptions; d'autre part, il serait assez singulier de voir une loi qui se bornerait à édicter des peines sans spécifier les actes passibles de ces peines ou sans charger une autorité ou administration de chemin de fer quelconque de les spécifier.

On pourrait être tenté d'introduire dans la loi toute une nouvelle série de dispositions. Dans les Etats étrangers et dans quelques Cantons, surtout de la Suisse occidentale, il existe des prescriptions entrant dans d'assez grands détails au sujet des zones situées de chaque côté de la voie et dans lesquels il est interdit de construire

-
- a. Celui qui, par un acte quelconque et à dessein, expose à un danger grave des personnes ou des marchandises transportées sur une voiture ou un bateau faisant le service de poste, ou sur un chemin de fer, est condamné à l'emprisonnement, et, dans le cas où une personne a été gravement blessée, ou lorsqu'un dommage considérable a été causé, à la réclusion.
 - b. Celui qui, par imprudence, par négligence, par un acte quelconque ou par l'inobservation des devoirs de sa place, a été la cause d'un pareil danger grave, est condamné à une année au plus d'emprisonnement avec amende, et, en cas de dommage considérable, à un emprisonnement de trois ans au plus, outre l'amende.

Art. 68. Les fonctionnaires ou employés des postes, télégraphes, voies ferrées ou bateaux à vapeur qui se rendent coupables d'un des actes prévus aux articles 66 et 67, lettre a, sont en outre destitués.

Dans les cas prévus à l'art. 67, lettre b, la destitution peut aussi être prononcée s'il y a faute grave.

de nouveaux bâtiments et des toits de chaume ou de bardeaux, de déposer des pierres, de la terre et des matières combustibles, de creuser des fossés, de planter des arbres, etc. Il n'y a qu'une partie de ces dispositions qui aient pour but de protéger l'intégrité de la voie et la sûreté des transports (bois ou pierres jetés sur la voie, etc.); d'autres se basent sur des considérations de police d'une nature générale.

Nous estimons qu'il n'y a pas de nécessité suffisante pour suivre cette voie difficile, qui empiète profondément sur le droit privé (droit vicinal) et sur les institutions de police des constructions et du feu. L'art. 67 du Code pénal fédéral et la législation cantonale, soit de droit commun, soit spéciale, suffisent parfaitement. En étendant la portée de la loi dans le sens indiqué, on risquerait d'arriver à des conséquences qui seraient fort désagréables pour les chemins de fer, dans leur situation actuelle, savoir à des demandes d'indemnité pour les nouvelles servitudes légales qui seraient imposées aux parcelles contiguës.

En terminant ici nos observations générales, nous rappelons encore que la police des chemins de fer, outre la signification restreinte que nous avons toujours admise jusqu'ici, en a encore une plus étendue. Le règlement de police allemand sur les chemins de fer, par exemple, renferme, outre les prescriptions applicables au public (qui dans leurs parties essentielles correspondent à celles de notre projet), des dispositions sur l'état, l'entretien et la surveillance de la ligne, l'état des moyens d'exploitation, les mesures pour l'exploitation, en un mot les nombreuses dispositions, fort détaillées et variables suivant les progrès de la science, qui chez nous appartiennent au règlement prévu au 2^e alinéa de l'art. 31.

A ce règlement pourront très-bien venir s'ajouter les mesures prévues par l'alinéa 5^e et qui s'adapteront tout à fait à celles mentionnées plus haut.

Dès que la loi proposée aura été adoptée par votre haute autorité, nous nous occuperons d'élaborer le règlement dont il s'agit, et nous avons l'intention, à cette occasion, de procéder de la même manière que dans le temps pour le règlement de transport, c'est-à-dire que nous inviterons les compagnies à nous présenter un projet uniforme et à tâcher de s'entendre sur les divergences qui pourraient surgir.

En ce qui concerne chacune des dispositions de notre projet, nous pourrions nous résumer brièvement, attendu qu'elle sont claires par elles-mêmes et qu'elles ne renferment, dans leurs parties essentielles, que ce qui existe déjà dans la plus grande partie de la Suisse, sous une forme ou sous l'autre. Nous mentionnerons dans

cet exposé les propositions les plus importantes qui ont été présentées mais non admises, avec les motifs à l'appui de la non-prise en considération.

Article 1^{er}. Tandis que quelques compagnies de chemins de fer, dans le but de se réserver le contrôle sur les fonctionnaires publics qui ont le droit de circuler sur la voie, proposent que ces fonctionnaires soient munis d'une carte de légitimation délivrée par l'administration de chemin de fer respective, un certain nombre de Cantons insistent pour que leurs fonctionnaires aient une position plus indépendante; ces agents ne doivent pas être simplement tolérés, mais bien avoir le droit absolu de circuler sur la voie. En principe, nous devons nous ranger à cette manière de voir; les chemins de fer ne peuvent, en effet, former pour ainsi dire un Etat dans l'Etat, et les fonctionnaires publics ne peuvent, pour l'exercice de leurs fonctions, être rendus dépendants d'une autorisation des compagnies. Mais, d'autre part, les fonctions ne peuvent pas donner au titulaire carte blanche pour circuler sur la voie au lieu de prendre la grande route, pour sa simple commodité. C'est pourquoi nous avons ajouté les mots: « pour l'exercice de leurs fonctions ». Les conflits qui pourraient se produire trouveraient leur solution naturelle dans le mode de procéder fixé à l'article 7. Bien que le personnel de l'administration forestière appartienne à la catégorie des employés de police dans l'acception large du mot, nous l'avons spécifié dans l'énumération, afin d'écartier tout doute au sujet d'une catégorie de fonctionnaires qui se trouvent très-fréquemment dans le cas de traverser la voie ailleurs qu'aux passages à niveau. La rédaction de l'article est telle qu'il va de soi que les forestiers au service de particuliers ou de corporations privées n'ont pas le droit de circuler sur la voie; l'opposition soulevée par une administration de chemin de fer contre l'énumération du personnel forestier est donc sans objet.

Plusieurs Directions de chemins de fer ont proposé de régler spécialement dans cette loi ce qui a trait à la responsabilité pour les accidents dont les fonctionnaires autorisés à circuler sur la voie pourraient être victimes, et cela de manière à supprimer complètement ou en plus grande partie la responsabilité. Nous estimons que la loi du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer est parfaitement applicable dans ce cas.

La nécessité de garantir le service ordonne d'interdire au public non seulement le corps de la voie destiné à la circulation des trains, mais encore les maisons de garde-voie et les dépendances des gares et stations non ouvertes au public.

Article 2, alinéa 2. Comme les employés du chemin de fer préposés à la police n'ont, d'après l'article 7 proposé, que le droit de signaler les contraventions, mais nullement celui de les punir eux-mêmes, et que les compétences de la police officielle sont réservées, il n'y a guère de chances qu'il surgisse des conflits par le fait que beaucoup de dépendances des stations ne sont pas la propriété des compagnies, mais qu'elles constituent des endroits publics, où la police locale doit maintenir l'ordre.

Article 3. Un Gouvernement demande l'admission d'une disposition fixant combien de temps avant l'arrivée d'un train les barrières peuvent être fermées. D'après ce qui a été dit plus haut, la solution de cette question ne rentre pas dans la loi, mais bien dans le règlement prévu à l'alinéa 2 de l'art. 31.

Une proposition tendant à ajouter au 2^e alinéa, conformément à plusieurs règlements actuellement en vigueur, les mots: « et ensuite d'avertissement » n'a pas été adoptée, afin de ne pas dégager le conducteur d'un troupeau de l'obligation toute naturelle de s'informer de l'approche des trains.

Article 4. Un Gouvernement a proposé que les chevaux et le bétail fussent conduits à travers les passages. Toutefois cette mesure est impraticable, précisément dans le cas le plus important, où un grand nombre d'animaux doivent traverser la voie au même moment. En outre, elle aurait l'inconvénient d'amener un encombrement qui serait beaucoup plus dangereux que le mal qu'on veut éviter.

Plusieurs règlements de police des chemins de fer renferment une disposition ainsi conçue: « Les chevaux et autres animaux de trait à l'aide desquels des travaux sont exécutés sur les fonds qui limitent la voie ferrée, ou qui circulent sur les chemins longeant celle-ci, doivent être conduits lors de l'approche d'un train, et leur regard détourné de ce dernier. Il est interdit de faire paître du bétail dans le voisinage du chemin de fer, sans surveillance suffisante ». On a demandé que cette disposition fût insérée dans la loi. Toutefois, la première phrase entre trop avant dans la réglementation, et du reste les animaux s'habituent ordinairement assez vite à la vue des trains. D'autre part, le but qu'a en vue la seconde phrase se trouve rempli par le 1^{er} alinéa de l'art. 2.

Article 5. Cet article énumère les cas les plus graves de contraventions de police. C'est pourquoi l'amende prévue contre ceux qui injurieraient les agents du chemin de fer n'est pas à sa place ici. Du reste, il n'y a pas lieu de l'admettre, car il n'est pas néces-

saire de traiter ces employés sur un autre pied que tous les autres citoyens, et notamment que les autres employés de police.

Plusieurs Gouvernements ont demandé que les contraventions de police graves, assimilées aux délits, soient précisées, et que les simples infractions de police ne soient frappées que d'amendes légères. Nous devons répéter ici que la loi tout entière ne s'occupe que des contraventions de police, et que les cas où il y a délit sont réservés à la justice pénale.

L'article 6 qualifie de contraventions aux règlements de police et frappe d'amendes une foule d'actes, qu'on doit considérer comme inadmissibles dans un règlement d'administration de chemins de fer et plus particulièrement dans un règlement de transport, à cause de leur connexité avec d'autres matières, et qui, eu égard à la facilité avec laquelle les opinions et les besoins peuvent changer, seraient en effet beaucoup mieux à leur place dans un règlement qu'on peut modifier à volonté que dans une loi stable.

Nous indiquerons par exemple les défenses suivantes :

- a. Monter sur un train déjà en marche ou descendre d'un train qui n'est pas encore arrêté.
- b. Pendant la marche, se tenir dans les couloirs ou sur la plateforme, ou ouvrir les portes de vive force.
- c. Fumer dans les compartiments où cela est interdit.
- d. Prendre avec soi des chiens (à l'exception des petits chiens que l'on porte sur ses genoux) dans les voitures à voyageurs.
- e. Prendre avec soi dans les voitures à voyageurs ou remettre comme bagage des objets dangereux (armes chargées, poudre à canon, etc.) ou des paquets contenant des liquides, etc., pouvant occasionner des dommages.
- f. Remettre à l'expédition, avec déclaration fautive ou inexacte, des marchandises exclues du transport par chemins de fer ou acceptées sous conditions seulement, etc.

Afin de prévenir une application par trop sévère de ces prescriptions et d'empêcher les frottements qui pourraient facilement en résulter entre le public et les employés de chemins de fer, on peut bien recommander l'adoption des conditions qui sont à la fin de l'article.

Article 7. Dans le projet primitif, on avait adopté, dans une forme quelque peu adoucie, le système existant dans la plus grande partie de la Suisse orientale et qui consiste à supprimer, dans la question principale, les différences cantonales; ce système se distingue par la simplicité et la manière prompte de régler les contraventions

et, dans nombre de cas, convient très-bien aux contrevenants eux-mêmes. C'était l'article suivant :

« Le montant de l'amende doit être fixé, en règle générale, immédiatement après qu'une contravention est connue de la police du chemin de fer, et, si plusieurs agents sont présents, par celui qui est leur supérieur, et le fautif est tenu de l'acquitter au comptant ou de le garantir par gage, contre un reçu expliquant le genre de la contravention et le montant de l'amende infligée.

« Lorsque le contrevenant ne peut ou ne veut pas payer ou fournir garantie, il peut être mis à la disposition de la police de la localité la plus rapprochée, avec un rapport concis, énonçant le genre de la contravention et l'amende prononcée, rapport qui servira de dénonciation.

« Le contrevenant a le droit de demander dans les huit jours dès le prononcé de l'amende, même si celle-ci est déjà payée, à la Direction du chemin de fer respectif, que le cas soit renvoyé devant les autorités de l'Etat.

« L'administration du chemin de fer, si elle persiste à suivre, devra déposer sa plainte auprès de l'autorité cantonale compétente, dans l'espèce, en matière d'amendes de police, et consigner en même temps en ses mains le montant de l'amende ou le gage.

« Les autorités cantonales jugent la contravention d'après les dispositions pénales de la présente loi, mais, quant à la procédure, la compétence, les moyens de droit, etc., elles se conformeront aux prescriptions cantonales respectives en vigueur.

« Si, dans le délai préindiqué de 8 jours, le jugement par les autorités cantonales n'est pas demandé, l'amende déploie le même effet que celles prononcées exécutoirement par lesdites autorités.

« Au cas où il ne serait pas possible d'opérer le recouvrement de l'amende, celle-ci est remplacée par un emprisonnement, calculé à raison d'un jour pour fr. 5 d'amende. »

A cet article venait s'ajouter le suivant :

« Les amendes prononcées, en vertu de la présente loi, par les agents de la police du chemin de fer, sont versées, si le renvoi aux autorités cantonales n'est pas demandé, dans la caisse des malades et des secours des employés de l'entreprise respective. Au cas contraire, il doit en être disposé conformément aux prescriptions cantonales en matière d'amendes de police. »

Divers Cantons et quelques administrations de chemins de fer se sont prononcés avec plus ou moins de vivacité contre ce système.

La décision que vous avez prise à l'occasion du recours du Canton d'Argovie contre certains articles du règlement du Nord-Est nous a démontré que vous ne le voyiez pas non plus de bon œil.

Si l'on repousse le principe que les amendes doivent être fixées et perçues par les employés de police du chemin de fer, il n'y a guère de doute sur le système qui le remplacera. En effet, toutes les propositions faites à ce sujet, et elles sont assez nombreuses, concluent au rejet de ce principe.

Dès que les contraventions à la police des chemins de fer sont traitées, au point de vue de la procédure et dans leurs parties essentielles, sur le même pied que les autres contraventions de police et tombent sous le coup de la loi cantonale, il est convenable de confier aussi à celle-ci le soin de répartir le produit des amendes, de pourvoir éventuellement à leur transformation en emprisonnement, et de décider sur la prescription des peines prononcées. Elle sera naturellement applicable aussi à la question, posée de plusieurs côtés, de savoir qui doit supporter les frais de justice.

La Compagnie du Simplon a demandé que ce fût le Département des Chemins de fer qui constituât l'instance de recours contre les amendes prononcées par les administrations de chemins de fer, et le Gouvernement de Zurich a proposé que les amendes fussent attribuées à la Caisse fédérale. Nous nous bornons à mentionner ces propositions.

Quant à la question de savoir à qui doit revenir la part de l'amende attribuée par la législation cantonale au dénonciateur, si c'est à l'employé qui a observé et signalé la contravention, ou bien, ce qui mériterait sans aucun doute la préférence, à la caisse de secours de l'administration de chemin de fer respective, elle est laissée à l'appréciation du règlement des compagnies, prévu à l'art. 32 de la loi sur les chemins de fer et qui devra régler plus en détail les obligations des employés de police de la voie vis-à-vis de leurs administrations.

Art. 12. Le projet primitif voulait réserver au règlement dont il a été question plus haut la désignation des employés du chemin de fer chargés du maintien de la police. De divers côtés, on a demandé que ce fût le contraire, et il est en effet convenable que le public sache aussi, par les mêmes affiches qui lui rappellent la loi, quelles sont les personnes qui sont chargées de l'exécuter.

De cette façon, il sera superflu qu'ils se fassent reconnaître au moyen de signes distinctifs ou de légitimation spéciale.

Les catégories énumérées dans le projet sont à peu près exactement les mêmes que celles qui jusqu'ici ont fonctionné pour la police du chemin de fer dans les diverses compagnies.

Les Cantons qui demandent que les employés chargés de la police du chemin de fer prêtent un serment ou une promesse solennelle sont en général ceux chez lesquels les concessions accordées par eux renferment une stipulation de ce genre; ils n'ont qu'à continuer comme par le passé. Nous n'estimons pas qu'il y ait nécessité à le prescrire de nouveau.

Nous vous proposons l'adoption du projet de loi ci-après, et nous saisissons cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous renouveler l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 3 décembre 1877.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le Président de la Confédération :

Dr J. HEER.

Le Chancelier de la Confédération :

SCHIESS.

Projet.

Loi fédérale

pour

assurer l'intégrité des voies ferrées et la sûreté des transports, et concernant la police des chemins de fer.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

en exécution de l'art. 31, alinéa 6, de la loi fédérale du 23 décembre 1872, concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse,

vu le message du Conseil fédéral du 3 décembre 1877,

décète :

Article 1^{er}.

Il est défendu, sans la permission de l'administration du chemin de fer, de s'introduire par d'autres endroits que ceux ouverts au public, sur la voie d'un chemin de fer livré à l'exploitation ou sur ses dépendances, telles que talus, remblais, fossés, ponts, guérites, gares, stations.

Cette interdiction ne s'applique pas au personnel d'inspection chargé de la surveillance des chemins de fer et de leur exploitation, ni aux fonctionnaires de la police, des tribunaux, de l'administration forestière, des péages, des postes et des télégraphes. L'accès du chemin de fer et de ses dépendances est ouvert à ces agents pour l'exercice de leurs fonctions. Ils doivent être munis

d'une carte de légitimation délivrée par l'autorité supérieure dont ils relèvent, à moins que le caractère de leur emploi ne ressorte déjà de leur uniforme, de signes extérieurs, etc.

Art. 2.

Il est défendu de circuler à cheval ou en voiture, d'introduire des animaux ou de les laisser pénétrer sur la voie ferrée et ses dépendances, en tant que celles-ci (comme cours de gares, quais de chargement et de déchargement, passages à niveau) ne sont pas ouvertes dans ce but.

Les voitures qui amènent ou viennent chercher des voyageurs au train doivent stationner aux endroits désignés à cet effet.

Art. 3.

Aussi longtemps que les barrières restent fermées et ne sont pas ouvertes par des employés du chemin de fer, il est défendu aux piétons, cavaliers, voitures et animaux de traverser la voie aux passages à niveau. Les barrières des passages à niveau, soit pour voitures, soit pour piétons, concédés à des particuliers, doivent être fermées et ouvertes par les ayants droit, sous leur propre responsabilité.

Dix minutes avant l'arrivée du train, il n'est plus permis de faire passer aucun troupeau.

Art. 4.

Les piétons, cavaliers, animaux et voitures ne doivent pas stationner sur les passages à niveau plus que cela n'est nécessaire pour les traverser.

Les véhicules ne doivent passer la voie qu'au pas, et ne jamais croiser sur le corps de la voie.

Le bétail, les véhicules, les cavaliers qui arrivent auprès d'un passage, pendant qu'il est fermé, doivent s'arrêter à une distance d'au moins 20 mètres en arrière des barrières.

Les charrues, les herses, les billes et autres objets lourds, qui pourraient endommager la voie ou en entraver la circulation, ne peuvent être transportés à travers celle-ci que sur des chars ou sur des traîneaux.

Art. 5.

Il est défendu d'endommager la voie ferrée ou ses dépendances (remblais, fossés, bâtiments, matériel de transport, clôtures, signaux, lignes télégraphiques, tableaux d'avis, indicateurs de déclivités, poteaux kilométriques, etc.) ou d'y apporter quelque changement, de boucher les drains, d'ouvrir de son chef les barrières, de jeter ou de placer des pierres, du bois, etc., sur la voie, d'imiter les signaux, de susciter de fausses alertes, de manœuvrer, sans droit, les aiguilles ou les disques, et, en général, de commettre des actes quelconques susceptibles de compromettre la circulation.

Art. 6.

Celui qui, dans les gares ou dans les trains, ou en ce qui concerne le transport des voyageurs, des bagages, des animaux ou des marchandises, se rend coupable d'actes défendus par les règlements ratifiés par le Conseil fédéral et dûment publiés, doit être frappé d'une amende, lorsqu'un avertissement donné par un employé de chemin de fer est demeuré sans effet, et peut être frappé d'amende en cas où, eu égard aux circonstances, un avertissement préalable ne pouvant être donné, le contrevenant devait néanmoins connaître l'inadmissibilité de l'acte commis.

Art. 7.

Les infractions aux dispositions qui précèdent sont dénoncées à l'autorité de police ou judiciaire compétente en vertu du droit en vigueur sur le lieu où l'infraction a été commise.

Lorsque le contrevenant ne peut justifier, d'une manière digne de foi, de sa personne, de son état et de son domicile, ou s'il n'a pas en Suisse de domicile fixe, il est tenu de fournir garantie (par voie de dépôt ou de cautionnement) pour la moitié du maximum de l'amende afférente à la contravention, garantie qui est transmise avec la dénonciation. Si cette garantie n'est pas donnée, le contrevenant est conduit à l'autorité de police de la localité la plus rapprochée, laquelle reçoit le rapport qui tient lieu de dénonciation.

Art. 8.

Les contraventions à l'art. 5 sont punies d'une amende pouvant s'élever jusqu'à fr. 100, les autres d'une de fr. 20 au maximum.

Art. 9.

Les contraventions de police énumérées aux articles qui précèdent sont prescrites trois mois après qu'elles ont été commises.

Art. 10.

Au cas où un acte ou une inobservation passible d'amende en vertu des art. 1 à 6 constituerait, suivant le droit fédéral ou cantonal, un délit ou une infraction de police plus grave et spécialement, suivant l'art. 67 du Code pénal fédéral du 4 février 1853, un acte exposant, par négligence ou à dessein, à un danger grave un train de chemin de fer, cette infraction sera poursuivie d'après sa qualification plus grave.

Les réclamations civiles pour le dommage causé par les contraventions de police demeurent, dans tous les cas, réservées.

Art. 11.

Les autorités cantonales jugent la contravention d'après les dispositions pénales de la présente loi; mais, quant à la procédure, à la compétence, aux moyens de droit, à la destination des amendes, à la conversion en emprisonnement des amendes non recouvrables, etc., elles se conformeront aux prescriptions cantonales en vigueur. Ces dernières sont également applicables en ce qui concerne la péremption de la peine.

Art. 12.

La police des chemins de fer est exercée par les employés de chemins de fer revêtus des fonctions suivantes: Chef d'exploitation, inspecteur du trafic et du mouvement, ingénieur de la voie, chef et sous-chef de gare, facteur de station (Bahnhofinspector, Bahnhof-, Stations- und Haltstellen-Vorsteher), receveur, chef de train, mécanicien, contrôleur (Conducteur), conducteur aux bagages, garde-freins, chef de district (Bahnmeister), surveillant de la voie, chef et sous-chef cantonnier, garde-voie, aiguilleur, portier, guet (veilleur de nuit).

En tant que la présente loi leur donne des attributions de police, ils sont, en ce qui concerne leur caractère officiel, assimilés aux agents de la police cantonale.

La police cantonale conserve toutes les attributions se rattachant à l'exercice de son droit de surveillance.

Art. 13.

Dès l'entrée en vigueur de la présente loi, toutes les dispositions contraires des lois et ordonnances cantonales et des règlements des administrations de chemins de fer seront abrogées.

Les administrations de chemins de fer sont tenues de rappeler au public les dispositions de la présente loi et des règlements qu'elle embrasse (art. 6), en affichant celles qui sont spéciales à chaque localité, en des endroits convenables (dans les cours des gares, salles d'attente, près des passages, etc.), et de veiller à ce que, dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de la police des chemins de fer soient porteurs d'un exemplaire de la loi.

Art. 14.

Le Conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 17 juin 1874, concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque où elle entrera en vigueur.

Message

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale au sujet
de la votation fédérale du 21 octobre 1877.

(Du 5 décembre 1877.)

Monsieur le Président et Messieurs,

En conformité de l'art. 89 de la Constitution fédérale et selon les prescriptions de la loi fédérale du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, la votation populaire a été demandée sur les trois lois fédérales suivantes:

1° Loi du 23 mars 1877 concernant le travail dans les fabriques, publiée le 25 avril dans la Feuille fédérale, avec délai d'opposition expirant le 24 juillet.

2° Loi du 27 mars 1877 concernant la taxe d'exemption du service militaire, publiée le 2 mai, avec délai d'opposition expirant le 31 juillet.

3° Loi du 28 mars concernant les droits politiques des citoyens établis et en séjour, et la perte des droits politiques des citoyens suisses, publiée le 2 juin, avec délai d'opposition expirant le 31 août 1877.

Les demandes de referendum présentées au sujet de ces 3 lois se répartissent comme suit par Cantons:

Message du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant une loi fédérale pour assurer l'intégrité des voies ferrées et la sûreté des transports et réprimer les contraventions aux règlements de police des chemins de fer. (Du 3 décembre 187...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1877
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	55
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1877
Date	
Data	
Seite	651-669
Page	
Pagina	
Ref. No	10 064 808

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.