

Rapport

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

sur

le recours en grâce d'Henri Metzger, ancien mécanicien du Nord-Est suisse à Seebach, condamné pour atteinte involontaire à la sécurité des chemins de fer.

(Du 21 juin 1902.)

Monsieur le président et messieurs,

1. Le 4 juin 1899, à 11 h. 57 du soir, l'express de nuit Zurich-Genève entra en gare d'Aarau sans y faire l'arrêt réglementaire et rencontra au km. 49.⁵⁴¹, soit à l'extrémité ouest de la gare, deux locomotives du Central prêtes à s'accoupler au train 26. Par le fait de la collision entre le train 26 et les deux locomotives en question, collision qui se produisit en un craquement formidable, l'arrière du fourgon fut soulevé des rails et pénétra dans l'avant du wagon suivant du Paris-Lyon-Méditerranée. Quant à l'essieu et aux roues du fourgon, qui étaient restés libres, ils gisaient entre les rails au km. 49.³⁶⁰, dans le sens longitudinal de la voie. La voiture du Paris-Lyon-Méditerranée avait déraillé avec l'essieu du milieu. Projeté à gauche, un tampon brisé vint s'abattre dans un jardin au km. 49.³⁵², enlevant à sa clôture, signe de la violence du choc, un poteau de granit. Il y eut deux morts et huit blessés, dont trois grièvement. La machine du Nord-Est

n° 190, le fourgon du Nord-Est n° 2087 et la voiture à voyageurs du Paris-Lyon-Méditerranée éprouvèrent un dommage évalué par l'administration des chemins de fer de 24 à 28,00 francs, tandis que le wagon du Nord-Est C 1572 et les suivants ne furent pas avariés.

2. Agissant par délégation du Conseil fédéral, le ministère public du canton d'Argovie actionna Henri Metzger, qui avait desservi l'express en qualité de mécanicien, devant les tribunaux pour contravention à l'article 67, lettre b, du code pénal fédéral.

Le 30 mars 1901, le tribunal du district d'Aarau rendit le jugement que voici :

« Tout en bénéficiant de circonstances très atténuantes, l'accusé est déclaré coupable d'avoir, par inobservation des devoirs de sa place, causé l'accident du 4 juin 1899, accident dans lequel il y eut deux morts, huit personnes blessées plus ou moins grièvement et un dommage évalué de 25 à 30,000 francs. »

Il condamna en conséquence Metzger à 3 autres semaines de prison, sans imputation de la détention préventive (5 semaines), à 100 francs d'amende transformés, en cas de non-paiement, en 20 jours d'emprisonnement, à un émoulement de justice fixé à 100 francs et aux frais d'enquête et de jugement.

« L'accusé, dit-il, a été reconnu coupable à l'unanimité, mais il s'agissait de savoir jusqu'à quel point il était excusable par le fait d'autrui. Une minorité aurait voulu le condamner à plusieurs mois de prison, dans l'idée que, la compagnie ayant agi dans les limites de sa compétence réglementaire, son rôle ne devait pas être considéré comme circonstance très atténuante (jugement, page 25). »

3. Metzger et le ministère public du canton en appelèrent au tribunal supérieur d'Argovie, mais ce tribunal confirma le jugement de 1^{re} instance dans toutes ses parties, sauf que l'emprisonnement fut porté de 3 semaines à 4 mois. Il condamna en outre Metzger à payer au ministère public, soit à l'Etat d'Argovie et à la Confédération suisse, les frais d'instance liquidés à 70 francs et un émoulement de justice fixé à 50 francs. Le tribunal supérieur dit à ce sujet :

« Le recours est mal fondé. Comme on l'a vu, Metzger est coupable à un plus haut degré que ne l'a admis la majorité du tribunal de district. Il y a lieu par conséquent de lui

infliger une peine de 4 mois d'emprisonnement, sans compter la détention préventive (arrêt page 14). »

4. Par mémoire du 1^{er} mai 1902, Metzger demande par l'organe de son défenseur, M. le Dr Eugène Curti, avocat à Zurich, qu'on veuille bien lui remettre par voie de grâce la peine de 4 mois de prison et 100 francs d'amende à laquelle il a été condamné par le tribunal supérieur du canton d'Argovie et l'exonérer de tout ou partie des frais liquidés à 3314 francs 55 centimes. En se référant au préavis du ministère public cantonal, le gouvernement argovien estime qu'il n'y a pas lieu de faire à Metzger remise de la peine à laquelle il a été condamné, ni de mettre par exemple des frais judiciaires à la charge du canton.

5. D'après le dossier, une faute personnelle ne saurait avoir été commise que par Henri Metzger. Il n'y a pas eu d'ailleurs malice ou intention, mais simple négligence de la part d'un employé ordinairement fidèle et consciencieux, ainsi qu'on l'a reconnu pendant toute la durée de l'enquête et de la procédure judiciaire. Metzger lui-même n'a pas réussi à décliner la responsabilité qui lui incombait de veiller à la sécurité du train. Or, il s'agissait de savoir si, par inobservation des devoirs de sa place, il avait omis de faire usage des moyens mécaniques dont il disposait pour arrêter le train à temps, en particulier du frein Westinghouse, qui, réglable de la machine, était en contact avec les autres véhicules et qui, s'il avait réagi à temps sur les sabots de frein, aurait incontestablement provoqué l'arrêt du train à distance utile. Metzger prétendait avoir voulu faire fonctionner le frein à air dès avant l'entrée en gare d'Aarau, mais n'y avoir pas réussi et, bien qu'ayant ensuite renversé la vapeur, s'être trouvé dans l'impossibilité matérielle d'arrêter le train au moment voulu. Il s'agissait ainsi de savoir si, par suite d'un défaut mécanique quelconque ou de toute autre circonstance, le frein à air, principal appareil de freinage, avait opposé un refus de fonction au moment de l'accident. Cette question fit l'objet de vastes et minutieuses enquêtes au cours de la procédure judiciaire. Or, de l'avis des experts, la cause immédiate de l'entrée de l'express du Nord-Est 26 en gare d'Aarau le 4 juin 1899, sans y faire d'arrêt, résidait dans le fait que Metzger avait beaucoup trop attendu pour battre contre-vapeur et, partant, faire usage des moyens de freinage dont il disposait pour arrêter le train en temps utile, c'est-à-dire avant l'arrivée de ce dernier à l'endroit où se trouvaient les deux locomotives du Central (arrêt du tribunal supérieur, page 5).

Les deux instances judiciaires adoptèrent ces conclusions et, tenant compte des faits exposés par les experts, reconnurent aussi, contrairement aux allégations de la défense, que le *frein fonctionnait régulièrement, mais avait été actionné par Metzger beaucoup trop tard* (même arrêt, page 10).

6. Il y a donc un jugement définitif établissant que, par inobservation des devoirs de sa place, Henri Metzger a causé involontairement la rencontre de l'express avec deux locomotives du Central placées sur la même voie et qu'il y a eu dans cet accident des morts et des blessés, ainsi qu'un dégât matériel considérable. Quant à la question de savoir si, en plaçant les locomotives sur la voie de passage, l'exploitation des chemins de fer n'a pas commis une faute de nature à disculper Metzger, elle est fort judicieusement appréciée par le tribunal (arrêt, pages 11 et 12) de la manière suivante :

« Si nous examinons maintenant la culpabilité de l'accusé, nous reconnaissons qu'elle doit être taxée de grave, attendu que, en omettant de renverser la vapeur et de serrer les freins à temps, Metzger a méconnu le devoir le plus élémentaire d'un mécanicien. Le fait que la collision n'aurait pas eu lieu si les locomotives du Central ne s'étaient pas trouvées sur la voie de départ du train d'Oltén, mais sur une voie latérale, n'est pas de nature à disculper l'accusé même partiellement. Metzger devait s'arrêter à Aarau. C'était même le point terminus de sa ligne. Il savait dans l'intérieur de quelle zone il devait s'arrêter. Ce qu'il y avait au-delà pouvait d'ailleurs ne pas être à sa disposition. Il connaissait bien non seulement la gare d'Aarau, mais aussi l'emplacement des locomotives du Central. Enfin, le 4 juin au soir, il avait déjà aperçu les lanternes de queue rouges de ces dernières depuis le passage à niveau de la Gaiss. Il n'est donc pas moins coupable que s'il fût entré à cette allure dans une gare de tête et se fut ainsi heurté à l'obstacle. En tout cas, il ne saurait être question d'une faute commise par la compagnie ou ses organes à propos de ce placement de machines. »

Au même endroit, le tribunal supérieur fait observer en outre, quant aux causes de la collision et ses désastreux effets :

« Le fait que le personnel du train a omis d'ouvrir les robinets de conduite (robinets de conduite d'air) depuis les plates-formes ne disculpe pas non plus Metzger, auquel incombe en première ligne l'arrêt du train. Mais on peut bien dire ici que la culpabilité de Metzger n'est pas en proportion avec

les conséquences de l'accident. La plus faible hauteur des tampons du wagon du Paris-Lyon-Méditerranée a contribué en effet, dans une large mesure, à faire monter le fourgon sur ce wagon et, par conséquent, à le mettre en pièces. Tel est aussi l'avis des experts. Le fait que le troisième wagon du train n'était déjà plus gravement endommagé semble d'ailleurs justifier cette supposition. »

7. Le recours en grâce s'attaque d'abord aux conclusions du rapport fourni par les experts et au mode de procéder suivi dans l'instruction. L'instance de recours n'est pas compétente pour entrer en matière sur ces considérations. Il s'attache ensuite à démontrer (pages 5 et suivantes) que la peine infligée est par trop rigoureuse, qu'il est commandé par les circonstances d'en faire remise au recourant qui a passé cinq semaines en prévention. Le défenseur croit d'ailleurs pouvoir dire que les jugements rendus n'ont pas tenu suffisamment compte de la situation personnelle du recourant au moment de l'accident. Il justifie cette allégation de la manière suivante (pages 4 à 6 du recours en grâce) :

« A lui seul, le fait qu'un mécanicien s'expose lui-même par la moindre négligence ou inobservation de ses devoirs au danger le plus imminent prouve à l'évidence que l'accusé n'est pas coupable. Il a lui-même le plus grand intérêt personnel à ce que le train confié à sa direction aille son chemin sans encombre.

« On n'a pas non plus tenu suffisamment compte du fait que, comme dans l'espèce, les décisions prises en face du plus grand danger, et qui impliquent la plus grande responsabilité, doivent l'être dans l'espace d'un instant, dont la durée est pour ainsi dire inappréciable. Faut-il s'étonner qu'elles ne soient pas toujours correctes? N'est-ce pas au contraire méconnaître les lois de la nature que de prétendre à l'infaillibilité absolue du mécanicien dans une telle situation? Quand il vit que le frein ne fonctionnait pas régulièrement, éventualité admise par le tribunal de district, Metzger, dans sa frayeur, perdit la tête et commit peut-être une faute qu'il n'aurait pas commise s'il avait eu le temps de la réflexion, mais il n'en serait pas moins souverainement injuste de lui en faire un crime.

« L'homme n'est pas un appareil automatique. Il lui arrive de faillir par-ci par-là et, partout, même avec la plus minutieuse attention, il se commet et ne peut que se commettre des fautes. Or, le mécanicien qui commet une de ces

fautes inévitables, doit-il en être puni? Non pas, évidemment. Le jugement du tribunal va décidément trop loin en assimilant une de ces fautes à une négligence coupable.

« Il est d'ailleurs bien évident qu'une faute, si faute il y a, est suffisamment expiée par la détention préventive (5 semaines). Dans l'affaire Gribi, chef de gare, bien que les conditions fussent plus défavorables à l'accusé qu'elles ne le sont ici à Metzger, l'Assemblée fédérale a réduit la peine à un mois. Gribi lui-même n'avait couru aucun danger et sa décision n'avait pas dû être prise dans l'espace de quelques secondes. Il avait d'ailleurs oublié de faire un signal réglementaire, signal que les chefs de gare ont l'habitude de donner. Or, bien que le dommage matériel et immatériel fût aussi plus considérable, l'instance de recours a estimé que la peine de deux mois de prison était par trop élevée.

« On peut alléguer d'ailleurs que, pendant toute la durée de son procès, soit pendant deux ans et demi, Metzger a énormément souffert. C'est un désespéré, que le sentiment d'avoir conduit le train sinistré a complètement abattu. »

8. S'agissant d'examiner le recours en grâce, il y a lieu, avant tout, de repousser la tentative de mettre, quant à ses causes, l'accident d'Aarau sur le même pied que celui de Zollikofen. Dans ce dernier, comme le dit notre rapport du 14 décembre 1893 (*F. féd.* 1893, V, pages 357 et 358), il a été prouvé à l'évidence que l'accident était imputable non pas à une faute commise dans le service par un seul et même individu, mais à un concours de circonstances défavorables, à certaines dispositions insuffisantes et mal prises, à des négligences plus ou moins coupables, commises dans l'exercice de leurs fonctions par des organes supérieurs et subalternes de l'administration des chemins de fer. Par contre, dans l'accident d'Aarau, il s'agissait d'un service qui incombait exclusivement à Metzger et, pour autant que la composition de train en question n'était pas en jeu, de sa propre responsabilité à l'endroit de fonctions relativement simples. Au moment de l'accident, Metzger n'était pas, comme Gribi, excédé par un travail antérieur et surchargé de travaux extraordinaires. Il connaissait au contraire exactement, par de nombreux précédents, la situation qui l'attendait à l'entrée en gare d'Aarau et le service qu'il avait à faire. Les faits qui ont milité en faveur d'une atténuation de peine et finalement de la grâce pleine et entière dans l'affaire Gribi ne s'appliquent donc pas, en tout cas pas au même degré, à Metzger. A page 11 de

son arrêt, le tribunal supérieur du canton d'Argovie fait observer à bon droit :

« On peut bien exiger du mécanicien une aussi grande présence d'esprit. Celui qui occupe un poste aussi responsable doit embrasser en tout temps, d'un coup d'œil, les moyens qui sont à sa disposition pour assurer la bonne marche de sa machine et être aussi, en tout temps, à même de substituer à un moyen refusant de fonctionner un autre moyen. Cette exigence met sans doute le sang-froid et les forces de l'individu à une rude épreuve, mais il faut qu'il en soit ainsi, si l'on veut assurer, ne serait-ce qu'à moitié, la sécurité des chemins de fer. »

9. A l'article 67, lettre b, le code pénal fédéral de 1853 punit l'atteinte involontaire à la sécurité des chemins de fer jusqu'à trois ans d'emprisonnement et de l'amende en cas de dommage considérable. Et l'article 2, lettre f, dit que l'amende peut s'élever jusqu'à 10,000 francs.

La peine de quatre mois d'emprisonnement et 100 francs d'amende se rapproche donc beaucoup plus du minimum que du maximum et, vu le degré de culpabilité du condamné, le danger grave auquel Metzger a exposé ses semblables et le dommage causé, ne paraît nullement trop élevée, alors même que la détention préventive de cinq semaines n'en a pas été déduite. Les tribunaux suisses ont, il est vrai, une tendance à ne prononcer généralement que des peines insignifiantes dans les cas de ce genre, mais il y a cependant des exceptions à l'égard desquelles la condamnation de Metzger paraît légère. D'après la *Feuille fédérale* de 1898, volume I, page 555, le mécanicien d'un express, qui avait failli provoquer la rencontre de deux trains en continuant sa route au lieu de s'arrêter réglementairement à une gare, fut condamné par les tribunaux vaudois, bien qu'il n'y ait pas eu dommage, à 6 mois d'emprisonnement et 100 francs d'amende, le chauffeur à 15 jours d'emprisonnement et 20 francs d'amende. En présence de cette condamnation, il ne semble pas indiqué de réduire la peine à laquelle Metzger a été condamné. Par contre, les frais pourraient bien être remis par l'Assemblée fédérale, attendu que, en cas de non-paiement, ils doivent être remboursés au canton par la caisse fédérale, conformément à l'article 156, alinéa 2, de la loi fédérale sur l'organisation judiciaire fédérale. Mais comme ils sont, y compris les frais de l'expertise technique, le fait d'enquêtes régulières demandées par l'accusé lui-même,

il n'existe aucun motif suffisant d'en exonérer Metzger légalement condamné à les payer.

Nous vous proposons en conséquence d'écarter le recours en grâce d'Henri Metzger dans toutes ses parties.

Agréez, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 21 juin 1902.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le président de la Confédération :
ZEMP.

Le chancelier de la Confédération :
RINGIER.

Rapport complémentaire

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

sur

le recours du Conseil d'Etat du canton du Valais contre l'arrêté du Conseil fédéral du 26 novembre 1901 (recours de Maurice Pacolat et Julien Duay à Orsières).

(Du 28 juin 1902.)

Monsieur le président et messieurs,

Nous référant à notre rapport du 21 avril 1902 concernant le recours de Maurice Pacolat et Julien Duay à Orsières contre le Conseil d'Etat du canton du Valais (*F. féd.* 1902, II, 970), nous avons l'honneur de vous présenter les déclarations complémentaires suivantes, devenues nécessaires par le fait que le gouvernement du canton du Valais, « a remarqué après coup deux points de l'arrêté du Conseil fédéral du 26 novembre 1901 », et a adressé un nouveau mémoire à l'Assemblée fédérale.

I.

Dans son nouveau mémoire, le gouvernement du canton du Valais cherche à se disculper d'une accusation que le Conseil fédéral aurait formulée contre lui dans son arrêté du

Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur le recours en grâce d'Henri Metzger, ancien mécanicien du Nord-Est suisse à Seebach. condamné pour atteinte involontaire à la sécurité des chemins de fer. (Du 21 juin 1902.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.07.1902
Date	
Data	
Seite	914-922
Page	
Pagina	
Ref. No	10 075 052

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.