

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

relatif à

la révision de l'article 67 du code pénal fédéral du 4 février 1853 (actes causant du dommage aux postes ou chemins de fer, ou les exposant à des dangers.)

(Du 26 octobre 1900.)

Monsieur le président et messieurs,

Le ministère public de la Confédération a présenté au Département de Justice et Police une proposition tendant à la révision des articles 66 et 67 du code pénal fédéral, du 4 février 1853, c'est-à-dire des dispositions du droit fédéral punissant les actes causant du dommage aux postes, aux chemins de fer ou aux télégraphes ou les exposant à des dangers. D'accord avec le procureur général de la Confédération, nous estimons que cette révision est nécessaire, et nous vous fournissons ci-après, avec notre proposition pour la nouvelle rédaction, l'exposé des motifs de la révision en ce qui concerne l'article 67 de la loi actuelle, visant la mise en péril de l'exploitation des chemins de fer. En revanche, nous avons jugé bon de consacrer un message spécial à la révision de l'article 66, visant les délits contre les télégraphes, vu que l'Assemblée fédérale a déjà été nantie en cette matière de propositions et

d'études approfondies, dans le message du Conseil fédéral sur une loi fédérale à édicter concernant les installations électriques à faible et à fort courant, message daté du 5 juin 1899. Il sera bon de disjoindre ces dispositions pénales du droit pénal fédéral proprement dit, du moins jusqu'à l'unification du droit pénal suisse, et de les incorporer aux autres dispositions sur les installations électriques, car elles visent non seulement des crimes et délits, mais encore de simples contraventions qui ne peuvent être comprises dans le code pénal de 1853. Par contre, la nouvelle législation a naturellement pour conséquence immédiate l'abrogation formelle de l'article 66 de l'ancienne loi.

Quant au droit pénal en matière de mise en péril des chemins de fer, l'article 67 du code pénal fédéral statue actuellement :

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 :

- 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.

L'extension prise depuis 1853 par le régime des transports a déjà eu pour résultat que, forcément, certains états de fait qui n'avaient pu, au début, être prévus par la législation en vigueur, ont dû être placés sous le coup de cette législation; il en est ainsi notamment des atteintes à la circulation des tramways dans ses diverses formes: tramways à traction animale, tramways électriques, et aussi chemins de fer funiculaires. Par suite le nombre des affaires pénales traitées annuellement s'est considérablement accru, de 32 cas de mise en péril des chemins de fer en 1880 et 46 en 1889 à 200 en 1898 et 244 en 1899 (voir les rapports de gestion du Département fédéral de

Justice et Police au chapitre : Ministère public de la Confédération). En outre, les états de fait sont plus compliqués et nécessitent d'autres distinctions que celles établies par la loi de 1853. Les dispositions de l'article 67 découlent évidemment de la tendance à accorder aux personnes ou marchandises se trouvant sur un véhicule ou un bateau faisant le service de la poste la même protection contre les dangers graves et les avaries qu'à celles transportées par chemin de fer, et l'article 67 *b* menace en particulier de l'emprisonnement joint à une amende celui qui, par imprudence, par négligence, par un acte quelconque ou par l'inobservation des devoirs de sa place, aura été la cause d'un pareil danger grave.

Ces dispositions de loi paraissent évidemment insuffisantes pour satisfaire aux besoins de la protection des communications, cela a été reconnu pleinement lors de la discussion de l'avant-projet de code pénal fédéral par la commission d'experts (voir Stooss, Grundzüge II, page 386 et suiv., et délibérations de la commission d'experts, vol. II, pages 235 et suiv., 666 et suiv.). On devrait punir non seulement la mise en péril des chemins de fer, des bateaux à vapeur et des voitures affectées au service postal, mais encore, d'une manière générale, les atteintes à la sécurité des communications, exposant à un danger des êtres humains. S'il s'agit d'une atteinte à la sécurité des communications assurées par un chemin de fer ou un bateau à vapeur, cette circonstance pourra être prise en considération comme aggravante. Qu'un train de chemin de fer, un bateau à vapeur ou même une voiture ordinaire serve accessoirement au transport de la poste, cela n'influe en rien sur la question de savoir si le trouble apporté à l'exploitation de ces moyens de transport présente un danger général. Ainsi qu'on a pu s'en rendre compte lors du procès occasionné par l'explosion du « Mont-Blanc » à Ouchy et dans d'autres affaires retentissantes, vraiment fâcheuse a été la tendance du législateur fédéral à faire dépendre la criminalité d'une atteinte à la sécurité de la circulation de la question de savoir s'il y avait transport de personnes ou d'envois postaux ! (Stooss, avant-projet avec motifs, page 221).

La législation actuelle se montre aussi insuffisante en ce qu'elle admet seulement qu'il y a action punissable lorsque des personnes ou des marchandises se trouvant en chemin de fer, sur un bateau ou une voiture postale, sont mises en danger ou blessées, soit avariées. La mise en danger ou la détérioration des installations de la voie ou du matériel roulant des chemins de fer, du corps du bateau ou de la voiture postale ne tombe

donc pas sous le coup de la loi actuelle ; c'est là une situation qui ne correspond pas plus à la véritable intention du législateur qu'aux circonstances de fait et de droit, et qui ne peut être attribuée qu'à une inadvertance dans la rédaction de la loi.

Dans une révision partielle du droit pénal fédéral, on serait maintenant porté à remplacer simplement les dispositions actuelles par celles de l'avant-projet. Cependant ce mode de procéder paraît impraticable, d'une part parce qu'il exigerait comme condition préalable que la partie générale du droit pénal fût révisée et que les dispositions de procédure concernant les compétences fussent arrêtées et, d'autre part, parce que les pénalités prévues aux articles correspondants de l'avant-projet, 167 et suivants, ne rentrent pas dans le cadre du droit en vigueur. Cependant, pour la révision, on devra prendre pour point de départ la protection de la sécurité des communications par les moyens de transport placés sous le régime du droit fédéral, c'est-à-dire de la protection de la circulation sur les chemins de fer, bateaux à vapeur et voitures postales. La mise en danger de cette circulation et le dommage apporté à ces moyens de transport doivent être punis s'ils ont été commis intentionnellement, que ce soit par un acte ou par une omission. La science juridique actuelle place ces deux dernières notions en opposition, elle ne fait pas rentrer « l'omission » dans la notion de « l'acte ». Mais l'omission, sous la forme particulière de l'inobservation d'un devoir de service, peut fort bien constituer le moyen d'accomplir un délit contre la sécurité de la circulation, elle doit donc être spécialement menacée d'une peine.

En conséquence, nous proposons de remplacer l'article 67 *a* du code pénal fédéral par la disposition suivante :

« Celui qui, par un acte ou une omission quelconque et à dessein, expose à un danger grave la circulation des chemins de fer, bateaux à vapeur et voitures postales exploités ou concessionnés par la Confédération, est condamné à l'emprisonnement et, dans le cas où une personne a été grièvement blessée, ou lorsqu'un dommage considérable a été causé, à la réclusion. »

La définition des notions « chemin de fer » et « bateau à vapeur », en droit fédéral, est déjà suffisamment fournie par l'article 1^{er} de la loi du 29 mars 1893 (*Rec. off.*, nouv. série, XIII. p. 637), et celle du service postal par la loi fédérale sur la régle des postes, du 5 avril 1894 (*Rec. off.*, nouv. série,

XIV. p. 344 et suiv.), en sorte qu'il n'est pas nécessaire de répéter ces définitions dans le droit pénal.

L'article 67 b du code pénal fédéral prête aussi le flanc à de sérieuses objections. D'après sa teneur, la mise en danger ou la détérioration d'un moyen de transport causée par imprudence, si elle n'est pas le résultat d'un acte proprement dit, mais d'une simple omission, ne peut être poursuivie que si l'omission a le caractère de l'inobservation d'un devoir de service, par conséquent seulement si elle est le fait d'un employé de l'entreprise de transport en question et non si l'auteur est un tiers. Le charretier endormi qui laisse ses chevaux franchir la barrière de la voie ferrée et mettre en danger le chemin de fer ne sera donc pas inquiété, quelque grand que soit le dommage causé, à moins qu'il ne puisse être poursuivi en droit cantonal pour dommage apporté par négligence à la propriété, ou pour contravention à la police des routes, ou de quelque autre chef. Ici aussi, l'omission en général devrait être portée dans la loi comme élément de fait constitutif de délit. Au surplus, le droit actuel est trop rigoureux en ce sens que la mise en danger des chemins de fer par négligence doit être punie en tout état de cause de l'emprisonnement *et* de l'amende. L'expérience démontre que la plupart des accidents de cet ordre sont occasionnés par des fautes de service peu graves en elles-mêmes, par de simples inadvertances d'employés surmenés ou épuisés de fatigue, qu'ils sont le résultat de causes diverses et difficiles à déterminer, d'un concours de circonstances telles qu'installations défectueuses, avaries de machines, etc. Chaque juge, chaque fonctionnaire administratif, en un mot, quiconque a eu à s'occuper d'enquêtes ou de jugements en matière d'accidents de chemins de fer, confirmera que ces complications se présentent dans la plupart des cas et qu'elles atténuent singulièrement la responsabilité des fonctionnaires ou employés de chemins de fer à la charge desquels une faute spéciale peut être établie. Une peine doit cependant être prononcée, mais il manque certainement une raison suffisante pour infliger au coupable, dans chaque cas de ce genre, outre l'amende, l'emprisonnement, peine qui, d'après son mode d'exécution et dans la conscience populaire, conserve toujours un caractère infamant. La science du droit pénal et la législation en général tendent maintenant, avec raison, à élever le minimum de durée des peines privatives de la liberté, afin de pouvoir poursuivre par leur application un but utile quelconque. Nous nous en référons sur ce point aux motifs mûrement pesés qui ont déterminé le rédacteur du projet du code pénal fédéral et la commission

d'experts à fixer la durée de la peine de l'emprisonnement à huit jours au minimum (article 22 de l'avant-projet et matériels y relatifs).

Le droit pénal fédéral en vigueur se trouve en opposition avec ces principes et devrait au moins être modifié en ce sens que le juge obtînt la faculté de ne prononcer que l'amende contre les personnes qui, par négligence ou par imprudence, ont mis en danger ou contribué à mettre en danger la circulation des chemins de fer, alors que le degré de culpabilité est faible et qu'il n'y a pas eu de personnes tuées ou blessées. L'examen des résultats fournis par la jurisprudence conduit aux mêmes conclusions. Nous donnons ici une statistique dressée par la chancellerie du ministère public fédéral, et relative aux cas de mise en danger des chemins de fer, tramways, postes et bateaux traités dans les années 1896 à 1899 inclusivement, statistique d'où il ressort :

Enquêtes	1896	1897	1898	1899
1. déférées aux tribunaux cantonaux	96	104	93	175
2. liquidées :				
a. par ordonnance de non-lieu	31	41	34	72
b. par l'acquittement des prévenus	22	26	25	43
c. par la condamnation des prévenus	43	34	34	61
sur ce dernier chiffre, condamnations à un seul jour d'emprisonnement avec amende	17	16	16	22

Lorsque des peines privatives de la liberté ont été prononcées pour une certaine durée, il s'agissait évidemment presque toujours de cas de mise en danger volontaire des chemins de fer ou de cas dans lesquels le degré de culpabilité des prévenus était élevé ou encore dans lesquels le dommage causé avait été considérable. Donc, en prononçant une condamnation pour mise en danger des chemins de fer par négligence ou imprudence, le juge a presque constamment appliqué le minimum de la peine de l'emprisonnement, et il n'a vraisemblablement prononcé cette peine que parce qu'il y était astreint par la loi. Mais on peut aussi admettre que souvent des ordonnances de non-lieu ou des acquittements ont été prononcés parce que les circonstances ne justifiaient pas l'application d'une pareille peine. L'application forcée de la peine de l'emprison-

nement a aussi pour conséquence les nombreux recours en grâce de condamnés, recours que l'autorité fédérale a fréquemment admis pour le motif que la peine privative de la liberté édictée par la loi n'était pas dans l'espèce proportionnée à la faute. Il en a été ainsi dans 6 sur les 7 cas dans lesquels des personnes condamnées en 1899 pour avoir mis en danger les chemins de fer par négligence ou imprudence ont recouru ou grâce, demandant la remise de la peine de l'emprisonnement.

En conséquence, nous vous proposons de remplacer ici aussi le droit fédéral en vigueur par une disposition de ce genre ;

Art. 67 b. « Celui qui, par imprudence, par négligence, par un acte ou une omission quelconque ou par l'inobservation des devoirs de sa place a été la cause d'un pareil dommage ou 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.

Dans les cas légers de mise en danger ou de dommage causé par négligence ou imprudence, le juge peut appliquer la peine de l'amende seule. »

Le code pénal fédéral de 1853 contient en outre, à l'article 68, une disposition commune concernant la punition des fonctionnaires des postes, télégraphes, voies ferrées ou bateaux à vapeur qui se rendent coupables d'un des actes prévus aux articles 66 et 67 a. On pourrait se demander si cette disposition, indispensable en elle-même, ne devrait pas être transférée, en ce qui concerne le service des télégraphes, du code pénal fédéral dans la loi spéciale. Nous ne l'estimons pas nécessaire et vous proposons de laisser subsister sans changement l'article 68 du code pénal fédéral dans l'idée que, si l'article 66 est déclaré abrogé et remplacé par la nouvelle loi sur les installations électriques, il va de soi que la disposition pénale de l'article 68 reste éventuellement applicable au nouvel état de faits.

La révision du code pénal fédéral aurait en conséquence le résultat suivant :

a. L'article 66 est abrogé et remplacé par les articles 55 à 57 de la loi fédérale concernant les installations électriques.

b. L'article 67 est modifié comme suit :

Article 67 ancien.

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

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.

Article 67 révisé.

En ce qui concerne les actes qui causent du dommage aux chemins de fer, bateaux à vapeur ou voitures postales, ou qui exposent leur circulation à des dangers, il y a lieu à l'application des dispositions suivantes :

a. celui qui, par un acte ou une omission quelconque et à dessein, expose à un danger grave la circulation des chemins de fer, bateaux à vapeur et voitures postales exploitées ou concessionnées par la Confédération, est condamné à l'emprisonnement et, dans le cas où une personne a été grièvement blessée, ou lorsqu'un dommage considérable a été causé, à la réclusion ;

b. celui qui, par imprudence, par négligence, par un acte ou une omission quelconque ou par l'inobservation des devoirs de sa place, a été la cause d'un pareil dommage ou 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.

Dans les cas légers de mise en danger ou de dommage causé par négligence ou imprudence, le juge peut appliquer la peine de l'amende seule.

c. L'article 68 demeure dans la teneur actuelle :

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'article 67, lettre b, la destitution peut aussi être prononcée s'il y a faute grave.

La révision de l'article 67 peut certainement avoir lieu sans inconvénient à l'époque actuelle, malgré l'état avancé des travaux préparatoires pour l'unification du droit pénal suisse. Il s'agit ici d'une partie spéciale et isolée du droit, dont les éléments de fait se sont considérablement modifiés et étendus au cours des années. Le droit des télégraphes, qui a tant de points de contact avec le droit des chemins de fer, doit nécessairement, quant à ses dispositions pénales, être l'objet d'une codification nouvelle à l'occasion de la promulgation de la loi générale sur les installations électriques ; on arrive naturellement ainsi à appliquer en même temps à l'article 67 du code pénal fédéral une réforme nécessaire. La réalisation de l'unification du droit pénal exigera encore plusieurs années et ce serait une injustice à l'égard des nombreuses personnes qui, dans l'intervalle, seront encore poursuivies pour des faits du genre de ceux visés par le prochain message, que le droit applicable ne fût pas adapté aux circonstances. Enfin, une loi spéciale pareille ne constituera pas un obstacle à l'avancement de l'œuvre de l'unification, mais plutôt un travail préparatoire utile, démontrant clairement qu'il s'agit d'améliorer la législation ancienne et d'introduire des dispositions nouvelles là où elles sont nécessaires.

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

Berne, le 26 octobre 1900.

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

Le chancelier de la Confédération :
 RINGIER.

Projet.

Arrêté fédéral

concernant

la révision partielle de la loi fédérale
du 4 février 1853.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le rapport du Conseil fédéral du 26 octobre 1900,

arrête:

1. L'article 67 du code pénal fédéral du 4 février 1853 reçoit la teneur suivante:

Art. 67. En ce qui concerne les actes qui causent du dommage aux chemins de fer, bateaux à vapeur ou voitures postales, ou qui exposent leur circulation à des dangers, il y a lieu à l'application des dispositions suivantes:

- a. celui qui par un acte ou une omission quelconque et à dessein expose à un danger grave la circulation des chemins de fer, bateaux à vapeur et voitures postales exploités ou concessionnés par la Confédération, est condamné à l'emprisonnement et, dans le cas où une personne a été grièvement blessée, ou lorsqu'un dommage considérable a été causé, à la réclusion;

- b. celui qui, par imprudence, par négligence, par un acte ou une omission quelconque, ou par l'inobservation des devoirs de sa place a été la cause d'un pareil dommage ou 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.

Dans les cas légers de mise en danger ou de dommage causé par négligence ou imprudence, le juge peut appliquer la peine de l'amende seule.

2. 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 le présent arrêté et de fixer l'époque où il entrera en vigueur.

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la modification de la concession pour un tramway électrique de Neuchâtel (Place Pury) à Corcelles par Peseux.

(Du 20 novembre 1900.)

Monsieur le président et messieurs,

Par arrêté fédéral du 2 juillet 1897 (*Recueil des chemins de fer*, XIV, p. 423) l'Assemblée fédérale a accordé à la compagnie du tramway Neuchâtel—St-Blaise, qui depuis lors a reçu le nom de compagnie des tramways de Neuchâtel, l'autorisation d'étendre son réseau de Neuchâtel (Place Pury) à Serrières, d'une part, et à Corcelles par Peseux, d'autre part. La ligne de Serrières a été construite et livrée à l'exploitation le 20 mai 1899; en ce qui concerne la ligne de Corcelles, le Conseil fédéral a, par arrêtés des 11 août 1899 (*Recueil des chemins de fer*, XV, p. 624) et 17 juillet 1900 (*Recueil des chemins de fer*, XIV, p. 423), prolongé le délai pour la présentation des documents techniques et financiers prescrits, soit par ce dernier arrêté, jusqu'au 2 juillet 1901.

Par requête du 4 octobre dernier, le conseil d'administration de la compagnie des tramways de Neuchâtel a déclaré qu'il ne lui était pas possible de fournir la justification finan-

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale relatif à la révision de l'article du code pénal fédéral du 4 février 1853 (actes causant du dommage aux postes ou chemins de fer, ou les exposant à des dangers.) (Du 26 octobre 1900.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.12.1900
Date	
Data	
Seite	848-859
Page	
Pagina	
Ref. No	10 074 346

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.