

505LMS44/6

922

(1943)

Répression des infractions à la police des chemins de fer (déclassement).



Répression des infractions à la police des chemins de fer  
(déclassement)

Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	29. 4.43			
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	17. 6.43			
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	18. 6.43			
C.A.	23. 6.43	8	Qd	(a)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	6.12.43			

Répression des infractions à la police des chemins de fer (déclassement).

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 6 décembre 1943

D. 155.910/2

C O P I E

(+) Copie de cette lettre a été  
distribuée le 2 juillet 1943.

Monsieur le Ministre,

Par lettres 155/910/2 des 11 septembre 1942 et 18 juin 1943<sup>(+)</sup>  
faisant suite à une lettre du 12 décembre 1941, nous vous avons deman-  
dé de vouloir bien faire aboutir, par voie législative, différents  
projets concernant :

- la refonte du décret-loi du 30 juin 1934 sur les infractions tari-  
faires, le nouveau texte devant permettre de fixer par arrêté minis-  
tériel le taux des indemnités forfaitaires ;

- la perception d'une indemnité forfaitaire pour les infractions non  
tarifaires ;

- la possibilité, pour la S.N.C.F., de proposer une transaction aux  
contrevenants, en cas d'infraction, tarifaire et non tarifaire, ne  
présentant pas de réel intérêt au point de vue pénal.

J'ai l'honneur de signaler à votre attention l'importance  
qu'il y aurait à faire aboutir dès que possible ces différents projets  
qui seraient de nature à faciliter, dans une large mesure, le main-  
tien du bon ordre indispensable pour notre exploitation.

La question ne laisse pas, en effet, de devenir très préoccu-  
pante tant du fait de la recrudescence des infractions que de l'atti-  
tude prise par certains tribunaux qui considèrent souvent comme peu  
importantes les affaires qui leur sont transmises et prononcent des  
condamnations trop légères si ce n'est même des relaxes injustifiées.

Il serait, en outre, très désirable de réaliser dès à présent  
le relèvement des taux maximum et minimum de l'indemnité forfaitaire  
qui n'ont pas été majorés depuis 1934 et, de ce fait, ne correspondent  
plus au niveau actuel des tarifs.

Veuillez agréer,....

Le Président du Conseil d'Administration,  
Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle  
et aux Communications - Direction des Chemins de fer - 2ème Bureau.-



du 23 juin 1943

Questions diverses

d) Déclassement des voyageurs dans les trains.

P.V. (p.8)

M. LE PRESIDENT - A la suite d'un jugement du Tribunal Correctionnel de La Rochelle, relaxant un voyageur des fins de la poursuite engagée contre lui pour déclassement, nous avons demandé à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications d'intervenir auprès de M. le Garde des Sceaux pour qu'il fasse interjeter appel de ce jugement qui risquait de faire précédent et, en créant une jurisprudence assimilant le manque de place à un cas de force majeure, de favoriser le déclassement des voyageurs dans les trains.

Par dépêche du 29 avril 1943, M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications a estimé que, dans les circonstances présentes, il ne convenait pas d'appliquer avec trop de rigueur les prescriptions de l'article 74 du décret du 22 mars 1942 qui fait du déclassement un délit, et qu'avant d'engager des poursuites contre les voyageurs, il importait de soumettre les faits à un examen critique. Il propose donc que des instructions soient données aux personnels intéressés, de manière que les poursuites ne soient engagées que lorsque les usagers en situation de classe irrégulière refuseraient à la fois de changer de classe et de payer les suppléments requis.

(M. LE PRESIDENT donne lecture de la dépêche du 29 avril 1943).

Je reconnais qu'il y a pu y avoir quelquefois certains abus, mais la formule préconisée par M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications risque

de favoriser les déclassements car, étant donné l'encombrement des trains, le prétexte d'affluence exceptionnelle sera constamment invoqué.

Nous avons donc répondu, par lettre du 17 juin courant, qu'il ne nous paraissait pas possible de retenir les suggestions du Ministre, d'une part, parce que notre premier devoir est de maintenir un minimum d'ordre dans les voitures et qu'il importe, à cet effet, que les voyageurs prennent place dans celles de la classe de leur billet et, d'autre part, parce qu'il n'est pas possible de demander aux contrôleurs de route, agents d'exécution, d'interpréter les instructions qui leur sont données et notamment de se faire juges des motifs du déclassement.

Il convient donc de maintenir, dans toute sa rigueur, le principe de l'article 74 du décret du 22 mars 1942; toutefois, eu égard aux circonstances, nous sommes prêts à examiner avec la plus grande attention et avec le souci d'éviter toute rigueur excessive, les dossiers d'infractions.

Nous comptons, d'autre part, rappeler, de façon pressante, aux contrôleurs qu'ils doivent préciser en détail, dans leurs rapports, les conditions particulières dans lesquelles se trouvaient les contrevenants, afin que nos services disposent de tous les éléments nécessaires lors de l'examen des dossiers.

(M. LE PRÉSIDENT donne lecture de la lettre du 13 juin).



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 18 juin 1943

-----  
155910 - 2

Monsieur le Ministre,

A diverses reprises et en dernier lieu par lettre du 12 décembre 1941, nous avons signalé à votre attention l'intérêt que présenterait en matière de police des chemins de fer la faculté pour la S.N.C.F. de transiger sur les contraventions dressées contre les voyageurs reconnus coupables d'infraction aux règlements ou tarifs.

Je crois de mon devoir de revenir aujourd'hui sur cette question, qui ne laisse pas de devenir très préoccupante, tant du fait de la recrudescence des infractions que de l'attitude prise par certains Tribunaux.

Les voyageurs tendent chaque jour à considérer davantage que, dans les circonstances présentes, ils n'ont plus à se soucier des règlements et que les difficultés qu'ils rencontrent dans leurs déplacements les autorisent à circuler sans emprunter les passages prévus, à prendre place dans les trains interdits ou soumis à restrictions, à accéder dans les voitures quelle qu'en soit la classe, à encombrer les couloirs et les filets, à modifier sans autorisation les itinéraires que comporte le billet et, d'une manière générale, à passer outre aux observations et injonctions de nos agents.

Encore que les contrôleurs agissent avec beaucoup de réserve, le nombre des infractions relevées officiellement atteint dans ces conditions, un total de plus en plus élevé. Le chiffre est de 8 fois supérieur à celui de 1938, de sorte qu'actuellement les Parquets sont saisis de près de 40.000 dossiers.

Ces affaires, que les magistrats considèrent comme peu importantes sans apercevoir que leur multiplicité les rend de caractère particulièrement inquiétant, font souvent, de la part des Tribunaux, l'objet de condamnations bénignes ou parfois de relaxes injustifiées, accompagnées même à l'audience de remarques ou réflexions désobligeantes pour notre personnel.

Monsieur le Ministre  
Secrétaire d'Etat à la  
Production Industrielle et aux Communications

En la circonstance, la S.N.C.F. se trouve absolument désarmée puisqu'elle n'est pas présente aux poursuites, qui sont engagées par les Parquets, une constitution de partie civile ne pouvant intervenir de notre part que dans les cas d'une gravité exceptionnelle.

Il est donc indispensable de prendre le plus rapidement possible des dispositions appropriées permettant de maintenir le bon ordre, de sauvegarder les intérêts du chemin de fer et d'assurer une répression rapide et suffisamment efficace sans recourir toujours et obligatoirement aux juridictions correctionnelles.

La seule formule qui puisse pratiquement être envisagée à cet effet est, à notre avis, le retour à la pratique des transactions avec les contrevenants, toutes les fois qu'il ne s'agit pas d'infractions graves telles qu'agissements dolosifs, injures, voies de fait, etc...

Cette pratique, déjà suivie par les Réseaux, avait été reprise par la S.N.C.F. et l'expérience avait révélé qu'elle était efficace, les intéressés, une fois passé le premier moment d'irritation, ne désirant, généralement, pas voir l'affaire prendre un caractère judiciaire. Néanmoins, certaines protestations de contrevenants et le souci d'une observation plus rigoureuse des textes ont amené l'un de vos prédécesseurs à nous inviter, en 1939, à y renoncer, les Parquets se voyant simultanément prescrire de saisir les Tribunaux de tous les procès-verbaux dressés contre les usagers en situation irrégulière.

Sans doute, ne saurions-nous contester la valeur de principe des raisons qui sont à la base de la décision qui a ainsi été prise. Mais nous devons constater aujourd'hui que celle-ci aboutit, en fait - dans la situation présente - à de telles conséquences qu'il n'est plus possible de la maintenir.

Les services judiciaires sont encombrés, les affaires ne viennent à l'audience qu'avec des retards considérables, parfois un an après que l'infraction a été constatée. La répression perd ainsi de sa portée, quand elle ne devient même pas complètement impossible du fait du changement de résidence des délinquants. Les Tribunaux eux-mêmes sont excédés de voir leur rôle surchargé d'affaires anciennes, sans grand intérêt au point de vue pénal.

Une telle situation n'a pas manqué, d'ailleurs, de préoccuper le Parquet de la Seine et, dans une lettre du



8 décembre 1942, le Procureur de la République exposait lui-même au Procureur Général après la Cour de Paris tous les inconvénients entraînés par l'augmentation considérable des procédures reçues au Parquet en matière d'infraction à la police des chemins de fer. Il notait, à cet égard, qu'il serait plus expédient de permettre aux délinquants de payer une indemnité à titre de transaction, plutôt que d'envisager leur comparution en correctionnelle pour répondre d'infractions présentant peu de gravité. Le Procureur proposait, en termes formels, de revenir aux anciens errements, le Parquet appréciant lui-même les cas dans lesquels des poursuites sont nécessaires.

L'opinion du Chef du Parquet le plus important de France se rencontre ainsi avec la manière de voir de la S.N.C.F.

Nous pensons, dans ces conditions, que, comme nous-mêmes, vous estimerez opportun de reprendre le système des règlements transactionnels et, s'il en est ainsi, je vous demanderai de bien vouloir intervenir de façon pressante auprès de M. le Garde des Sceaux pour qu'un texte de loi donne officiellement à la S.N.C.F. les pouvoirs nécessaires, les transactions se faisant dans la limite de chiffres fixés, selon la nature des infractions, par des barèmes arrêtés par votre département.

Au cas où le Gouvernement ne jugerait pas devoir promulguer sur ce point un texte légal, je vous serais obligé, en tout état de cause, d'autoriser la S.N.C.F. à reprendre purement et simplement la pratique ancienne des transactions dans les conditions que vous détermineriez.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président  
du Conseil d'Administration,

signé FOURNIER.



## SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

155910 - 2

Paris le 17 juin 1943

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 29 avril (Direction des Chemins de fer - 2ème Bureau, n°228), vous avez bien voulu m'informer de ce que vous interveniez auprès de M. le Garde des Sceaux, Ministre Secrétaire d'Etat à la Justice, pour qu'il fasse interjeter appel du jugement de relaxe rendu par le Tribunal Correctionnel de La Rochelle, le 4 mars 1943, en faveur de Mme Vve MARTY, poursuivie pour déclassement.

Toutefois, vous rappelez les circonstances qui ont donné lieu à ce jugement ainsi que celles ayant motivé des poursuites de même nature dans une autre espèce, et vous observez que le risque d'acquittement des prévenus est appelé à croître si nos Services n'exercent pas un filtrage suffisant en matière de litiges nés de déclassement avant de saisir les Tribunaux.

Vous estimez, d'autre part, qu'en raison des difficultés de l'heure, il conviendrait que nous prescrivions à notre personnel de contrôle de ne verbaliser que dans le cas où, après y avoir été invité, le voyageur se refuserait à rejoindre un compartiment de sa classe, nos agents devant au surplus, faciliter l'accès dudit voyageur à la voiture correspondante.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que nous avons examiné cette dernière suggestion avec le souci de tenir compte dans la plus large mesure des préoccupations qui vous ont amené à la formuler. Toutefois, il ne nous apparaît pas que nous puissions la retenir.

Sans doute, sommes-nous les premiers à reconnaître à quel point l'encombrement de nos trains rend les voyages pénibles.

Mais nous considérons qu'en présence d'une telle situation, notre premier devoir est de maintenir un minimum d'ordre dans les voitures et qu'à cet effet il importe avant toute chose que nous obtenions des voyageurs que, dans toute la mesure où cela est matériellement possible, ils prennent place dans celles de la classe de leur billet. Faute pour nous de nous montrer rigoureux à ce sujet, les voitures de 1ère et de 2ème classes seraient encombrées à un point tel que les usagers de ces classes n'auraient même plus la possibilité d'y accéder. Nous serions, en outre, conduits à détaxer les voyageurs de 1ère et de 2ème classes qui n'auraient pu trouver la place à laquelle ils ont droit.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la  
Production Industrielle et aux Communications.

.....

D'autre part, il ne nous est pas possible de demander à nos contrôleurs de route, qui ne sont que des agents d'exécution, d'interpréter les instructions qui leur sont données et, notamment, de se faire juges des motifs qui ont conduit un voyageur à se déclasser.

Quelle qu'en soit la rigueur, cette position est la seule, à notre avis, qui puisse être raisonnablement envisagée dans les circonstances présentes. Nous pensons qu'après nouvel examen de la question, vous partagerez également cette manière de voir et que, par suite, vous serez d'accord pour que nous nous y tenions.

Ce principe étant supposé admis, nous n'avons aucune objection à examiner les dossiers d'infractions, comme vous nous le demandez, avec le souci d'éviter toute rigueur excessive dans l'application des règlements. C'est ainsi que nous procédons déjà d'une façon générale et les procès-verbaux que nous transmettons au Parquet, en cette matière de déclassements, sont habituellement suivis de condamnations. Sans doute arrive-t-il que le prévenu invoque à l'audience des faits qui n'ont pas été portés à la connaissance de nos Services et, pour ce motif, bénéficie d'un acquittement. Mais il s'agit là de cas isolés. C'est uniquement en raison de la diffusion donnée par la grande presse à de tels jugements de relâche que nous avons dû intervenir auprès de vous afin qu'il ne se crée pas de précédents.

Pour éviter le retour de tels incidents, nous rappelons de façon pressante à nos contrôleurs qu'ils doivent préciser en détail dans leurs rapports les conditions particulières dans lesquelles se trouvaient les contrevenants, lors de la constatation des irrégularités. De cette façon, nos Services disposeront de tous les éléments nécessaires lors de l'examen des dossiers.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président  
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.



922

MINISTERE DE LA PRODUCTION  
INDUSTRIELLE ET DES COMMUNICATIONS

Direction des Chemins de fer

Service Technique

2ème Bureau

Déclassement  
228

D. 155.910/2

Paris, le 29 avril 1943

LE MINISTRE SECRETAIRE D'ETAT  
A LA PRODUCTION INDUSTRIELLE ET AUX COM-  
MUNICATIONS

C O P I E

à M. le Président du Conseil d'Administration de  
la Société Nationale des Chemins de fer français

Comme vous me l'avez demandé, j'interviens auprès de M. le Garde des Sceaux, Ministre Secrétaire d'Etat à la Justice, pour qu'il fasse interjeter appel du Jugement du Tribunal Correctionnel de La Rochelle, en date du 4 mars 1943, relaxant Mme MARTY des fins de la poursuite engagée contre elle pour avoir voyagé en 2ème classe avec un billet de troisième.

Vous craignez, à juste titre, que ce jugement fasse précédent et qu'il s'établisse une jurisprudence fondée sur l'assimilation du manque de place dans une classe à un cas de force majeure.

Je crois devoir vous signaler que ce risque est appelé à croître si les Tribunaux sont saisis systématiquement par vos Services, sans un suffisant filtrage préalable, des litiges nés à l'occasion de déclassements.

Dans l'espèce qui a donné lieu au jugement du Tribunal de La Rochelle, des poursuites avaient été engagées contre une voyageuse qui, accompagnée d'un enfant, avait voyagé avec des billets de 3ème classe assise sur une valise dans les W.C. d'une voiture de seconde.

La presse a, d'autre part, relaté ces jours derniers l'acquittement d'un voyageur, poursuivi pour avoir voyagé dans un soufflet, côté 2ème classe, avec un billet de troisième.

Ces poursuites me paraissent avoir été engagées un peu légèrement.

Sans doute, l'art. 74 du décret du 23 mars 1942 fait-il un délit du déclassement lui-même, en précisant qu'il est interdit aux voyageurs "de se placer dans une voiture d'une classe supérieure à celle à quoi leur titre de transport leur donne droit". Juridiquement, par conséquent, les poursuites sont fondées du moment que le contrevenant a refusé de payer les suppléments réglementaires.

Mais, du fait de l'affluence et de l'obscurcissement nocturne les voyageurs sont souvent amenés à monter dans une voiture d'une autre classe que celle portée sur leur billet; ils n'ont pas même toujours, vu l'encombrement des couloirs, le moyen d'accéder au compartiment de leur classe. On ne peut, dans des conditions aussi exceptionnelles, empêcher le public - et même les Tribunaux - d'estimer que voyager dans des W.C. ou dans un soufflet "de la classe supérieure" ne constitue pas véritablement un surclassement.

Ce dernier cas - celui du soufflet - est particulièrement typique. Quand la surcharge oblige des voyageurs à se réfugier dans le soufflet, il suffit de la montée d'un nouveau contingent de

.....

voyageurs pour les pousser dans la voiture voisine sans qu'ils aient la possibilité de s'y opposer.

L'art. 74 rappelé ci-dessus permettrait de poursuivre un voyageur qui, dans une voiture mixte 1ère-2ème cl., utilisant les W.C. de la seconde classe étant occupés, ceux de la 1ère cl., ou un voyageur qui stationne quelques minutes dans une voiture d'une classe supérieure à celle de son billet avant d'entrer au wagon-restaurant. Ces exemples, qui constituent évidemment des cas-limite, ne sont indiqués ici que pour montrer la nécessité, avant toutes poursuites, d'un examen critique des faits.

Les difficultés de l'heure rendent les voyages fort pénibles. Il importe de ne pas ajouter aux désagréments qui en résultent pour le public ceux d'une rigueur excessive dans l'application des règlements, pouvant prendre figure de brimade.

Des instructions aux agents de contrôle des trains et aux Services de Contentieux me paraissent opportunes. Le sens en serait le suivant :

Les agents des trains préposés au contrôle des titres de transport, au lieu d'exiger le paiement des suppléments et de dresser procès-verbal en cas de refus de payer, avertiraient les voyageurs qu'ils sont passibles du supplément et les inviteraient à rejoindre un compartiment de leur classe. La procédure réglementaire ne jouerait que si le voyageur refusait de changer de classe. En bref, il s'agirait d'étendre, en cas d'affluence exceptionnelle, à tous les trains, des dispositions libérales que certains contrôleurs appliquent déjà spontanément.

Il va de soi que les agents du train faciliteraient le reclassement des voyageurs en situation irrégulière en les aidant à rejoindre un compartiment ou une voiture de la classe à laquelle ils ont droit. Si le contrôleur se trouve, du fait de l'encombrement des couloirs, dans l'impossibilité de le faire, on peut poser en fait que le voyageur, livré à lui-même, pourra encore moins se reclasser.

Vos Services, d'autre part, ne réclameraient de poursuites qu'à l'égard des usagers qui auraient refusé à la fois de changer de classe et de payer les suppléments requis.

Ces suggestions n'entament en rien le principe de la responsabilité des infractions et n'ont pour objet que de tempérer, dans un souci d'ordre public, l'application d'une réglementation manifestement faite pour des temps normaux et non pour une période aussi exceptionnelle que celle où nous vivons actuellement.

Si elles ont votre accord, je vous prierais de donner des instructions dans ce sens au personnel intéressé. Dans le cas contraire, je vous serais obligé de me présenter le plus tôt possible vos observations.

Pour le Ministre Secrétaire d'Etat  
et par autorisation,  
Pour le Directeur des Chemins de fer,  
Le Chef du Service Technique,

Signé : FAVIERE.