

(1)

(N° 61.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 FÉVRIER 1866.

Interprétation des art. 2 et 3 de la loi du 12 avril 1835 relatifs à l'exploitation et à la police des chemins de fer (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. LELIÈVRE.

MESSIEURS,

La question de savoir si les art. 2 et 3 de la loi du 12 avril 1835, relatifs à l'exploitation et à la police des chemins de fer, sont applicables aux chemins de fer concédés, non moins qu'aux chemins de fer de l'État a donné lieu, entre les autorités judiciaires, à un conflit dont la Chambre est appelée à connaître. Les tribunaux de Gand et de Termonde ont pensé que les dispositions ci-dessus énoncées de la loi de 1835 ne concernent pas les chemins de fer concédés. La Cour de cassation a partagé un avis contraire que le projet de loi vous propose de sanctionner.

Toutes les sections ont, d'une voix unanime, adopté l'interprétation qui a reçu l'assentiment du gouvernement. Elle a également été admise, à l'unanimité, par la section centrale. Elle paraît en effet fondée sur des considérations péremptoires. Il est à remarquer d'abord qu'il n'existe aucun motif sérieux d'établir une différence entre les chemins de fer de l'État et les chemins de fer concédés. Les voies ferrées exploitées par des concessionnaires sont, comme toutes autres, partie du domaine public. Il est dès lors rationnel qu'elles soient soumises aux règlements d'intérêt général portés pour assurer l'ordre public et la sûreté des voyageurs. L'exploitation accordée, pour certain terme, à l'industrie privée, laisse subsister le caractère imprimé aux voies ferrées par la nature même des choses, sans que

(1) Projet de loi, n° 46.

(2) La section centrale présidée par M. MOREAU, était composée de MM. THIBAUT, BRICOLT, LELIÈVRE, DE TERBECK, LE HARDY DE PEULIEU et HAYEZ.

la qualité de l'exploitant puisse en aucune manière le changer. Les concessionnaires ne sont que les délégués de l'État, et les chemins de fer qu'ils dirigent font partie de la grande voirie; par conséquent ils sont essentiellement soumis à l'action de l'autorité publique.

Ces considérations démontrent que les art. 2 et 3 de la loi du 12 avril 1835, doivent être interprétés de la manière la plus large, comme le prouvent d'ailleurs les expressions générales dont s'est servi le législateur. Cette interprétation est du reste la seule qui soit en harmonie avec le but que la loi dont il s'agit, se proposait d'atteindre, non moins qu'avec les intérêts importants qu'elle voulait sauvegarder. Le système contraire aurait pour conséquence de prêter aux auteurs de cette disposition législative une imprévoyance injustifiable qu'il est impossible de supposer, en l'absence d'un texte formel, et que repousse le texte de la loi non moins que l'esprit qui l'a dictée. Comment, en effet, admettre qu'on ait voulu restreindre des prescriptions d'ordre supérieur et protectrices de la sûreté publique à une partie de la voirie seulement, en passant sous silence la portion de cette voirie, qui, par cela seul qu'elle était livrée à l'exploitation individuelle, appelait surtout la surveillance des pouvoirs publics et rendait plus indispensables encore les mesures dont les tribunaux de Gand et de Termonde contestent l'application?

En pareille occurrence, les règles relatives à l'interprétation exigent qu'on donne aux dispositions législatives la portée extensive qui convient le mieux à la matière même dont le législateur s'est occupé (1).

La seconde section a appelé l'attention du Gouvernement sur l'utilité d'une loi générale relative à la police des chemins de fer. La section centrale, en appuyant cette observation, estime que le projet soumis à la Chambre interprète sagement les dispositions législatives en vigueur, et, d'une voix unanime, elle en propose l'adoption.

Un membre de la section centrale a été d'avis que pour prononcer définitivement sur le conflit qui s'est élevé dans l'espèce entre la cour de cassation et les tribunaux de première instance, le projet doit énoncer formellement que l'arrêté royal du 16 mai 1862, pris en exécution de la loi du 12 avril 1835, est légal et s'applique à tous les chemins de fer concédés, servant au transport des voyageurs et des marchandises. En effet, il est à remarquer, a-t-il dit, que l'interprétation et la légalité de cet arrêté ont été contestées par les décisions que la Cour suprême a annulées. Le projet de loi interprétative doit donc contenir à cet égard une disposition formelle qui ne permette plus sur ce point une discussion nouvelle devant le tribunal auquel la cause est renvoyée. Mais la majorité de la section centrale a pensé que cette disposition additionnelle était inutile et que le vote du projet avait pour conséquence nécessaire de décréter la légalité de l'arrêté royal du 16 mai 1862.

Il est évident d'ailleurs, que l'art. 1^{er} de cet arrêté est général et qu'on ne

(1) Art. 1158 du code civil applicable aux lois comme aux contrats. Quotiens idem sermo duas sententias exprimit, ea potissimum excipiatur quæ rei gerendæ aptior est. L. 67, dig. de regulis juris.

peut argumenter du préambule de cet acte du pouvoir exécutif, pour admettre des restrictions que repoussent la généralité du texte et l'esprit clair et net de la disposition.

En conséquence, la section centrale propose à la Chambre l'adoption pure et simple du projet.

Le Rapporteur,

X. LELIÈVRE.

Le Président,

A. MOREAU.
