

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 MAI 1873.

Conditions réglementaires des transports par chemin de fer.

(Pétitions de commerçants et industriels et d'habitants de Bruxelles, Dinant, Fontaine-l'Évêque, Braine-le-Comte, Tournai, analysées dans les séances des 14, 21 et 22 janvier et 3 février 1873.)

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DE L'INDUSTRIE (¹), PAR M. CRUYT.

MESSIEURS,

De nombreuses pétitions ont été, durant ces derniers mois surtout, adressées à la Chambre pour lui signaler les vices du système suivi dans l'exploitation du chemin de fer de l'État notamment en ce qui concerne le transport des marchandises. Dans quelques-uns de ces écrits, on se plaint des abonnements, lesquels, dit-on, constituent un privilège d'autant plus intolérable qu'il augmente la pénurie du matériel dont le négoce n'a déjà que trop à souffrir; — dans d'autres, on s'élève contre le vague et l'obscurité qui règnent dans la rédaction des tarifs réglementaires et des interprétations divergentes et arbitraires qui en sont le résultat de la part de l'administration; enfin, dans tous, on critique vivement le caractère injuste et lésionnaire des conditions que l'État impose à ceux qui recourent à ses services pour les besoins de leur trafic. En tant qu'il se charge d'effectuer des transports pour compte des particuliers et à prix d'argent, l'État, disent les réclamants, remplit la mission d'un voiturier ordinaire; pourquoi dès lors ne serait-il pas également soumis aux obligations et à la responsabilité qui, de par la loi, incombent à tous les commissionnaires de transports en général? Vouloir se soustraire, comme le fait l'administration du chemin de fer par ses tarifs, à toute responsabilité, ou ne vouloir assumer qu'une responsabilité restreinte et illu-

(¹) La commission est composée de MM. DE LERAYE, président, VAN ISSEGHEM, BALISAUX, JANSSENS, VEI MEIRE, DESCAMPS, SIMONIS, CRUYT et DELAET.

soire, c'est d'abord commettre une injustice flagrante envers les parties lésées, c'est de plus, de la part du Gouvernement, donner un très-fâcheux exemple, c'est encourager l'incurie, voire l'infidélité des employés, et préparer inmanquablement la désorganisation de tout le service.

Nous ne nous arrêterons pas à rechercher si, en fait, les plaintes dont les pétitionnaires se font les échos ne sont pas quelque peu exagérées. On serait tenté de le croire lorsqu'on voit avec quel empressement les populations accueillent et réclament partout, comme un véritable bienfait la reprise par l'État des lignes concédées. Dans tous les cas, et au point de vue des principes surtout, il y a lieu, d'après nous, de faire droit aux réclamations des intéressés et de modifier profondément le système qui régit actuellement l'exploitation du chemin de fer.

Une seule loi s'est occupée jusqu'ici en Belgique de cette matière si importante et qui a un rapport si intime avec le développement de toutes les sources de la prospérité publique. C'est la loi du 12 avril 1835, loi essentiellement provisoire et qui, en attendant que l'expérience acquise permit de prendre des mesures définitives, abandonna au Gouvernement le soin de régler les péages, et d'établir les règlements pour l'exploitation et la police des voies nouvelles.

L'État, comme voiturier, est sans aucun doute soumis aux règles du droit commun, et la loi de 1835 n'a pas entendu lui conférer le pouvoir de s'y soustraire. Aussi lorsqu'on a voulu attribuer à ces règlements une force obligatoire, qu'ils auraient tenu de l'autorité seule du Gouvernement, cette prétention a-t-elle été condamnée.

Mais l'État en exigeant l'adhésion de ses clients à ses tarifs, adhésion dont il fait la condition préalable des transports qu'il consent à effectuer, leur imprime par ce fait une force-obligatoire-contractuelle incontestable et que les tribunaux n'ont pu que sanctionner. C'est qu'en effet les règles du droit commun, en tant qu'elle n'intéressent pas directement l'ordre public et les bonnes mœurs, sont simplement présomptives de la volonté des parties, et qu'il est libre à celles-ci d'y déroger par des conventions particulières.

Cette seule considération peut suffire, selon nous, pour expliquer les contradictions plus apparentes que réelles, qu'on reproche à la jurisprudence, surtout à celle de la Cour de cassation. Si les décisions de cette cour ont varié dans les différentes espèces qui lui ont été soumises, c'est qu'elles ont pu être influencées par les faits de chaque cause, et par la différence du fondement juridique invoqué à l'appui des soutènements de l'État.

Elle prouve aussi que ceux qui se bornent à demander l'application pure et simple du droit commun, n'atteindraient pas sûrement par là le but qu'ils se proposent.

Ce qu'il importe de considérer, c'est que l'État a véritablement le monopole des transports; que le public-trafiquant n'a pas le choix de recourir à un autre intermédiaire; que si l'État est, à certains égards, simple voiturier, il remplit aussi en même temps un service d'utilité publique; qu'enfin la nature même des transports par chemins de fer diffère en bien des points de celle des transports par les voies ordinaires et anciennes, pour lesquels seuls le Code civil et le Code de commerce ont tracé des règles.

Pour ces divers motifs, nous estimons qu'il est convenable et urgent que la matière qui nous occupe fasse l'objet d'une loi spéciale.

Cette loi devra être précise et détaillée, de façon à laisser le moins de place possible à l'arbitraire. Car s'il est bon d'organiser ainsi les services publics dans tout pays civilisé, cela devient surtout une nécessité là où par le mécanisme des institutions et l'effet des luttes politiques, la direction de ces services passe fréquemment, avec celle du pouvoir lui-même, dans des mains différentes.

Le Gouvernement a du reste lui-même reconnu l'opportunité de la réforme que nous préconisons. Déjà, dans le projet de révision du Code de commerce, au livre I, tit. VI, section *des commissionnaires pour les transports par terre et par eau, et des voituriers*, il avait inséré un article additionnel conçu comme suit :

« Les dispositions contenues dans la présente section sont applicables aux » exploitations de chemins de fer, sauf les dérogations résultant de lois spéciales.

» Des arrêtés royaux peuvent autoriser, pour les transports par chemin de » fer, des dérogations aux principes sur la responsabilité des commissionnaires » et des voituriers, à la condition :

« a. Que ces dérogations ne s'appliquent qu'à des transports à prix réduit, » ou que le chemin de fer consent à faire dans des conditions où il pourrait s'y » refuser ;

» b. Que l'application de ces dérogations ne puisse avoir lieu que quand elle » est demandée ou formellement acceptée par l'expéditeur.

« Ces dérogations ne dégagent pas les exploitants de chemins de fer des con- » séquences de la responsabilité de leurs fautes ou de celles de leurs agents, » lorsque le tiers qui se plaint d'un dommage établit qu'il ne provient pas de la » cause pour laquelle la non responsabilité a été stipulée. »

Cette disposition était évidemment trop laconique, insuffisante pour régler d'une manière convenable une matière aussi vaste, et hérissée de tant de difficultés. Aussi, lors de la discussion du projet, le Ministère déclara-t-il retirer l'article qui précède, et il annonça en même temps qu'il allait renvoyer la question à l'examen d'une commission spéciale qui serait chargée de préparer un projet de loi sur la police des chemins de fer, et sur les conditions réglementaires des transports.

Cette commission fut en effet instituée par un arrêté royal du 1^{er} février 1872, et il résulte des informations prises par la commission que ses travaux sont avancés au point que déjà elle a pu formuler un avant-projet complet.

Dans ces circonstances, et ne pouvant d'ailleurs pas préjuger le mérite d'une œuvre qu'elle ne connaît pas encore, votre commission permanente de l'industrie vous propose, Messieurs, le renvoi des pétitions à M. le Ministre des Travaux Publics, en le priant d'insister pour que la dernière main soit mise sans retard au travail en préparation, et qu'un projet de loi puisse encore nous être soumis dans le cours de la session actuelle.

Le Rapporteur,
ALEX. CRUYT.

Le Président,
DE LEHAYE.