

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 21 NOVEMBRE 1923

Projet de Loi apportant des modifications à la loi
du 14 juillet 1893, relative aux services publics
et réguliers de transport en commun par terre.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MADAME, MESSIEURS,

La loi du 14 juillet 1893, autorisant les services publics et réguliers de transport en commun par terre, est, par suite de l'abrogation de l'arrêté royal du 24 novembre 1829, dépourvu de sanction pénale contre l'établissement de services de l'espèce, sans autorisation délivrée conformément à cette loi.

Il y a là une lacune contraire aux intentions des auteurs mêmes de la loi précitée.

En effet, l'exposé des motifs disait que le Gouvernement ne permettrait pas que, « sans utilité réelle pour le public, on enlève à des entreprises de tramways ou de chemins de fer vicinaux les transports sur lesquels ces entreprises avaient le droit de compter en se constituant ». De plus, le rapport de la Section centrale reproduisait cette déclaration en la motivant comme suit :

« Cette mesure se justifie. D'une part, l'État, les provinces et les communes s'imposent, dans la plupart des cas, des sacrifices pour la création de pareilles entreprises; pour beaucoup d'entre elles, ces pouvoirs interviennent dans la formation du capital; d'autre part, ces entreprises se font par des sociétés qui, dans un but d'intérêt public, font aussi apport de capitaux importants et assument de lourdes charges.

» Il ne serait donc pas rationnel de permettre qu'une concurrence sans utilité réelle pour le public s'établisse et puisse nuire à leurs intérêts. »

En outre, à une question posée par la Section centrale, le Gouvernement répondait :

« Les fonctionnaires et agents du Gouvernement qui seront désignés en exécution de l'article 8 auront plus spécialement à rechercher si des services publics et réguliers ne s'établissent pas sans autorisation. »

(Voir annexe au rapport précité.)

Cette recherche, comme le refus de l'autorisation, d'ailleurs, ne se concevrait pas si, malgré l'absence d'autorisation, des services pouvaient être exploités impunément.

Or, la sanction pénale, qui ne se trouve pas dans la loi de 1893, ne peut être puisée dans la loi du 6 mars 1818 qui, d'après les termes de l'exposé des motifs, ne s'applique « à aucun délit prévu par les lois existantes, ni à aucun cas sur lequel une loi spéciale statuerait à l'avenir. »

Le pouvoir exécutif est, de son côté, sans qualité pour sanctionner par une peine quelconque les dispositions d'une loi qui, comme celle de 1893, n'en prononce pas elle-même (voir notamment arrêts de cassation des 12 juillet 1841, 14 juin 1847 et 19 novembre 1900. *Pasicrisie* 1841, page 295 ; 1848, I, page 300 et 1900, I, page 54).

La législation sur le roulage s'étend évidemment aux services publics et réguliers de transport en commun par terre, comme les règlements de police prévus par l'article 5 peuvent régler l'exploitation des services autorisés. Mais, en dehors du roulage et de l'exploitation elle-même, des mesures s'imposent pour protéger, contre des entreprises concurrentes créées illégalement, les intérêts des services de l'espèce dûment autorisés, des malles-postes subsidiées par l'État, des tramways, des chemins de fer vicinaux et aussi, dans certains cas, des lignes ordinaires de chemins de fer.

C'est ce que la loi de 1893 a voulu faire, mais qu'elle n'a pas fait de façon complète.

Le développement rapide de l'automobilisme et l'application possible de ce nouveau mode de locomotion aux transports en commun rendent plus fâcheuse la lacune signalée.

L'article 1^{er} du Projet de loi ci-joint a pour objet de la combler, en ajoutant, à l'article 5, un troisième alinéa qui étend à l'exploitation, sans autorisation, de services publics de transport, les peines édictées par cet article contre les infractions aux règlements de police.

Le taux de ces peines est en harmonie avec l'article 2 de la loi du 1^{er} mai 1849 sur la compétence des juges de paix qui connaîtront des infractions.

Il a paru nécessaire de préciser les cas d'application de la sanction prévue, pour empêcher l'organisation de services non autorisés, afin d'éviter que des entrepreneurs croient pouvoir éluder la loi, en variant quelque peu les heures de départ, ou en supprimant de temps à autre un voyage, de manière à pouvoir soutenir que leur service n'est pas régulier ; en ne publiant pas le tarif, ou en faisant partir et arriver leurs voitures dans des endroits privés de façon à alléguer qu'ils n'assurent pas un service public au terme de la loi (alinéas 4 et 5).

Il suffit, à cet effet, de reproduire la définition des services publics et réguliers de transport en commun par terre, telle qu'elle se trouvait inscrite dans l'arrêté royal du 24 novembre 1829.

Un quatrième alinéa porte que l'article 43 du Code pénal n'est pas applicable aux infractions prévues par le présent article.

Une disposition analogue est inscrite dans l'article 2 de la loi du 1^{er} août 1899 sur le roulage.

Son introduction dans le projet se justifie comme suit :

L'article 5 de la loi du 14 juillet 1893 permet au juge de prononcer une peine correctionnelle. Or, dans ce cas, les articles 42, 43 du Code pénal obligent le juge à prononcer la confiscation des choses qui ont servi ou qui ont été destinées à commettre le délit, quand la propriété en appartient au condamné.

Cette disposition est d'une sévérité excessive en cas d'infraction à un règlement sur le transport en commun par terre. La peine de la confiscation serait beaucoup plus grave que la peine principale.

Le texte proposé déclare dans l'espèce la confiscation inapplicable comme peine accessoire.

Si le délinquant avait commis, en même temps, un crime ou un délit justifiant la confiscation d'après le droit commun, celui-ci conserverait son application.

Le dernier alinéa a été supprimé à l'article 5 de la loi du 14 juillet 1893, et déplacé de manière à former un nouvel article séparé. (Voir art. 5 du projet de loi.)

* *

Il est utile de compléter l'article 6 de la loi susdite de 1893, en spécifiant nettement que toute cession d'exploitation est assujettie aux approbations prescrites pour l'octroi de l'autorisation (art. 2 du projet), en vue d'éviter que ces cessions puissent faire l'objet de conventions, tendant à éluder les conditions prescrites.

* *

L'article 3 du projet complète l'article 8 de la loi du 4 juillet 1893 par une disposition prescrivant la remise, aux contrevenants, d'une copie du procès-verbal dans un délai déterminé. L'accomplissement de cette formalité permet à l'intéressé de faire valoir ses moyens de défense, à l'encontre du procès-verbal existant à sa charge, lequel fait foi par lui-même et jusqu'à preuve du contraire.

Comme il importe d'armer suffisamment l'autorité publique pour mettre un terme immédiat aux abus qui pourraient se produire, le dit article 3 du projet attribue aux fonctionnaires et agents chargés de surveiller l'exécution de la loi, au cas où l'entrepreneur de transport ou l'un de ses préposés ne se conformerait pas à l'injonction de cesser le service, le droit de prendre les mesures nécessaires pour supprimer, sans délai, les services qui seraient exploités indûment (troisième alinéa du texte nouveau de l'art. 8).

* *

La disposition transitoire formant l'article 10 n'a plus de raison d'être puisqu'elle ne devait avoir d'effet que pour un an. Cette disposition est supprimée (art. 4 du projet).

Ainsi qu'il a été dit plus haut, l'avenir de l'automobilisme, en matière de transports publics, doit être pris en considération et l'importance que paraît devoir acquérir cette industrie justifie des mesures que ne comportait pas la loi qui nous occupe. La mise en adjudication peut s'imposer dans un but d'équité et pour éviter aux pouvoirs publics tout soupçon de favoritisme. C'est pourquoi le principe de l'adjudication publique est prévu, tout en réservant au Roi le soin d'en régler les conditions (art. 4. du projet).

D'autre part, en vue de sauvegarder les intérêts des malles-postes, des chemins de fer vicinaux et, le cas échéant, des grandes lignes ferrées, il est utile que les divers départements compétents interviennent dans l'instruction des projets de services publics et réguliers de transport par terre. Une entente s'établira, à cet effet, entre les dits départements.

Enfin, comme il est dit précédemment, l'article 5 du projet de loi a pour objet de remplacer par un article nouveau (art. 11) le dernier alinéa de l'article 5 de la loi du 14 juillet 1893, dont il est, d'ailleurs, la reproduction intégrale.

*Le Ministre de l'Agriculture
et des travaux publics,*
Baron RUZETTE.