

162. — 11 MARS 1866. — LOI interprétative des art. 2 et 3 de la loi du 12 avril 1835 concernant les péages et les règlements de police sur les chemins de fer (1). (Monit. du 15 mars 1866.)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. Les dispositions des articles 2 et 3 de la loi du 12 avril 1835, en vertu desquelles le gouvernement peut

établir des règlements pour l'exploitation et la police des chemins de fer et déterminer les peines, conformément à la loi du 6 mars 1818, pour réprimer les infractions à ces règlements, sont applicables tant aux chemins de fer de l'État qu'aux chemins de fer concédés.

Promulguons, etc.

Contre-signée par le ministre de la justice, M. JULES BARA.

(1) Session de 1865-1866.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. Exposé des motifs et texte du projet de loi ainsi que les annexes. Séance du 24 janvier 1866, p. 231-235. — Rapport. Séance du 6 février 1866, p. 241.

Annales parlementaires. Discussion et adoption. Séance du 21 février 1866, p. 419.

SÉNAT.

Documents parlementaires. Rapport. Séance du 1^{er} mars 1866, p. XII.

Annales parlementaires. Discussion générale. Séance du 6 mars 1866, p. 314. Discussion des articles et adoption. Séance du 7 mars, p. 325.

Exposé des motifs.

« Messieurs,

« Le 16 avril 1865, procès-verbal fut dressé par le chef de station à Gand à charge d'André (Charles-Louis-Ghislain), commis de commerce, demeurant à Molenbeek-Saint-Jean, lez Bruxelles, pour avoir pris place et fait le voyage sur le chemin de fer de Saint-Nicolas à Gand, avec un billet irrégulier.

« Poursuivi de ce chef devant le tribunal de simple police de Gand, André y fut condamné, le 5 septembre suivant, par application de l'arrêt royal du 10 février 1857 sur la police des chemins de fer, à une amende de 21 fr. 20 c. et aux frais, et, à défaut de paiement de l'amende, à un emprisonnement de six jours.

« Sur l'appel interjeté par le ministère public et fondé sur ce que l'amende étant correctionnelle, l'emprisonnement subsidiaire ne pouvait être au-dessus de huit jours, le prévenu a conclu à être absous, en soutenant que l'arrêt royal du 10 février 1857 ne s'applique pas aux chemins de fer concédés et que l'arrêt royal du 16 mai 1862, qui le leur rend commun, n'étant autorisé par aucune loi, n'est pas obligatoire pour les tribunaux et ne peut dès lors servir de base à une condamnation pénale.

« Ces moyens furent accueillis par le tribunal correctionnel de Gand qui, par son jugement du 23 octobre 1863, renvoya le prévenu des fins de la poursuite, sans frais (annexe A).

« Le procureur du roi de ce siège se pourvut en cassation contre ce jugement, et la cour, par son arrêt du 28 décembre suivant, en prononça l'annulation et renvoya la cause devant le tribunal correctionnel de Termonde (annexe B).

« Ce tribunal, adoptant l'opinion des juges de Gand, renvoya également le prévenu des fins de la poursuite sans frais, par son jugement du 19 avril 1864 (annexe C).

« Le procureur du roi de Termonde se pourvut, à son tour, contre ce jugement, et la cour de cassation, chambres réunies, en a prononcé l'annulation, par son arrêt du 8 juin dernier, et renvoyé la cause

devant le tribunal correctionnel de Bruxelles, pour y être statué, après interprétation législative (annexe D).

« Le projet de loi interprétative que le roi m'a chargé de vous présenter, messieurs, propose de consacrer l'opinion de la cour de cassation; cette opinion me semble pleinement justifiée par les raisons développées dans les arrêts cités ci-dessus et annexés aux présentes.

« Le ministre de la justice,
« J. BARA. »

Rapport fait, au nom de la section centrale (a), par M. Lelièvre.

Après avoir rappelé les décisions judiciaires qui ont nécessité le projet de loi, l'honorable rapporteur continue en ces termes :

« 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 font, 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 la qualité de l'exploitation 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

(a) La section centrale, présidée par M. Moreau, était composée de MM. Thibaut, Bricoult, Lelièvre, de Terbecq, Le Hardy de Beaulieu et Hayez.