

(1)

( N° 216. )

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 13 JUILLET 1897.

Projet de loi relatif à la police des tramways (1).

### RAPPORT

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

MESSIEURS,

La section centrale chargée d'examiner le projet de loi relatif à la police des tramways, déposé par le Gouvernement dans la séance du 14 mai 1897, a été unanime à approuver ce passage de l'Exposé des motifs :

- » *La loi du 9 juillet 1875 sur les tramways ne renferme aucune disposition semblable à celles que renferment :*
- » *Le titre II de la loi du 25 juillet 1891, revisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer ;*
- » *L'article 8 de la loi du 24 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux ;*
- » *L'article 8 de la loi du 14 juillet 1893 relative aux services publics et réguliers de transport en commun par terre ;*
- » *Le projet de loi concernant la revision de la législation sur la police du roulage,*
- » *et qui délèguent au Gouvernement le pouvoir de conférer à des agents de l'administration ou à des agents des concessionnaires, les fonctions et la compétence d'agents de la police judiciaire, chargés de rechercher et de constater les infractions aux règlements de police par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.*
- » *C'est une lacune fâcheuse et qu'il serait urgent de combler ; car la néces-*

---

(1) Projet de loi, n° 167.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. FRIS, CLÉMENT CARTUYVELS, MOUSSET, DE SADELEER, HEMELEERS et DE TIEUX DE MEYLANDT.

» *sité d'assurer d'une manière plus efficace la police de la circulation des tramways dans les agglomérations urbaines, se fait vivement sentir, surtout depuis que la traction électrique est en usage.* »

La section centrale pense que le but à atteindre par le projet de loi est, non pas d'armer les compagnies ou concessionnaires de tramways contre le public, mais bien de protéger celui-ci.

Cette protection comprend deux ordres d'idées :

I. — Protéger le public :

Que ce soient les voyageurs,

Que ce soient les promeneurs,

Que ce soient les personnes qui emploient des véhicules de toute nature,

Que ce soient les riverains,

Contre sa propre indiscipline, contre sa propre imprudence,

Contre l'insuffisance des mesures de précautions prises par les exploitants,

Contre les imprudences de leurs agents,

Contre les empiétements des compagnies.

II. — Éviter d'augmenter la fréquence des conflits, entre tramways et riverains ou passants.

Le droit pour l'État, d'intervenir en la matière, découle *à priori* de ce que les tramways emploient pour une bonne part la grande voirie, propriété de l'État, qui a pour son entretien, des charges considérables. D'autre part, l'intervention du pouvoir central est justifiée encore par ce fait que le tracé de nombreuses lignes de tramway emprunte le territoire de plusieurs communes.

A divers autres points de vue d'ailleurs, il n'est pas douteux que l'intervention de l'État ne soit dictée ici par l'intérêt général.

La discussion générale en section centrale a porté d'abord sur le second ordre d'idées que j'ai indiquées plus haut.

La section a été unanime à craindre que le pouvoir de verbaliser, donné à tous les agents de tramways en service sur les voitures, ne soit une cause d'augmentation des conflits avec les conducteurs de véhicules de toute espèce et avec les riverains.

Elle a prié l'honorable Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics d'assister à ses délibérations et lui a soumis la modification suivante à apporter au texte du projet du Gouvernement, dont l'article 11 (2<sup>e</sup> alinéa) serait rédigé comme suit : « Il peut, dans les limites et sous les conditions à » régler par arrêté royal, conférer le même pouvoir à des agents des concessionnaires de tramway, à l'exception des agents qui participent à la conduite des voitures ».

En réponse, M. le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics a fait parvenir à la section centrale la note que voici :

« En proposant de donner au Gouvernement le pouvoir de désigner certains agents des tramways ayant le droit de constater les infractions par des procès-verbaux, nous n'avons pas songé un seul instant à désigner *indistinctement*

tement tous les agents receveurs et conducteurs de trams. Il est évident qu'il faudra faire un choix.

» Dans notre système, les limites et les conditions de ce choix doivent être réglées par arrêté royal.

» On ne voit guère le moyen de formuler dans un texte même de loi des règles de cette nature, qui sont d'ordre essentiellement administratif.

» Comme le rappelle l'Exposé des motifs, les lois sur la police des chemins de fer, des chemins de fer vicinaux et des messageries, donnent au Gouvernement le pouvoir de désigner les agents sans restriction autre que de se conformer à la procédure tracée par le titre II de la loi du 25 juillet 1891, sur la police des chemins de fer.

» Ainsi donc, en vertu de la loi du 14 juillet 1893 sur les messageries (ou transports en commun par terre), le Gouvernement a le droit de désigner les conducteurs ou les receveurs qui pourront constater les infractions.

» Prenons le vicinal allant de la place Rouppe au Vert-Chasseur, dont la police est régie par la loi du 24 juin 1888 sur les vicinaux ou le tram-car allant de la gare du Nord à la gare du Midi qui est régi par la loi du 14 juillet 1893; pour ces modes de transport, le Gouvernement peut désigner, comme il l'entend, les agents chargés de verbaliser. (Voir les arrêtés ci-joints à titre de spécimen.)

» A-t-on signalé des abus, des inconvénients? Pourquoi ce qui est admis pour les vicinaux et les omnibus de rues, ne le serait-il pas pour les tramways?

» Pour la ligne de la place Rouppe au Vert-Chasseur, tous les receveurs effectifs sont assermentés; les supplémentaires du dimanche ne le sont pas. Les conducteurs-machinistes ne le sont pas non plus. Il y a, en outre, les contrôleurs, les chefs d'équipe et les deux pilotes postés à la rue de Turquie qui sont également assermentés.

» Si l'on inscrit dans la loi même que les agents qui appartiennent à la conduite des voitures ne sont pas aptes à recevoir les fonctions de garde voyer, on va les frapper d'un discrédit injustifiable. Les lois de police sont toutes des délégations de confiance dans le Gouvernement. Si la défiance doit être poussée à ce degré, autant renoncer à faire la loi, et pourtant des raisons de sécurité publique la commandent impérieusement.

» Veut-on imposer aux exploitants la nécessité d'organiser un corps spécial de police? Ce serait absurde dans la pratique.

» Nous n'investirons pas tous les receveurs de trams de ces fonctions de police. On en prendra un certain nombre par ligne, en ayant égard à l'ancienneté, au grade, aux services antérieurs, tels que ceux de sous-officier dans l'armée. Mais réserver ces fonctions, d'une façon systématique, aux quelques contrôleurs de la ligne, autant vaut abandonner le projet de loi. D'ailleurs, que l'on réponde à cette objection : Pourquoi ce qui est bon pour les tram-car ne l'est-il plus pour les tramways?

» Dans notre projet de loi, nous renvoyons à un arrêté royal pour l'organisation du personnel de cette police spéciale. Nous aurions pu reprendre la formule de la loi de 1893 et dire que le Gouvernement peut faire assermenter des agents des concessionnaires « suivant les règles tracées au titre II de la loi du 25 juillet 1891 sur la police des chemins de fer ». Mais cette formule

ne limite pas, comme on le voudrait, *le choix* du Gouvernement. Elle a pour objet de régler la *prestation* et l'*affirmation* du serment. Dans les autres lois de police plus récentes, on a renoncé à régler ces points-là par le texte même de loi, en vue précisément de permettre au Gouvernement de garantir plus étroitement, plus minutieusement les conditions de fonctionnement des agents verbalisants.

» En résumé, il n'est pas possible, sous peine d'enlever au projet de loi une partie de son efficacité, de restreindre le pouvoir du Gouvernement. La formule suivant laquelle *les agents qui appartiennent à la conduite des voitures* sont, d'une manière absolue, inaptes à recevoir des attributions de police, serait en tout cas mauvaise dans la forme comme dans le fond. Tout au plus pourrait-on reprendre les termes du paragraphe final de l'article 3 de la loi du 14 juillet 1893, mais je suis prêt à démontrer que cela vaudra beaucoup moins encore. »

En passant, la section centrale se permet de faire remarquer au Gouvernement que, les tram-cars ne roulant pas sur rails, les causes de conflit qui se présentent dans le trajet d'un tram ne se rencontrent pas de même dans le trajet d'un tram-car. Par conséquent, on ne peut affirmer comme règle absolue que ce qui est bon pour ceux-ci le soit de même pour ceux-là.

La section centrale se demande aussi pourquoi les cahiers des charges des concessions ne pourraient pas prescrire aux concessionnaires une organisation de police.

Dans la nouvelle discussion à laquelle elle s'est livrée, la section centrale a paru d'accord pour reconnaître que, dans l'intérêt du public :

(Ordre d'idées I, littera A ci-dessus :

« Protéger le public contre sa propre indiscipline, contre sa propre imprudence. »)

il y a lieu d'admettre que le Gouvernement confère le pouvoir de constater les infractions aux règlements de police sur les tramways, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, aux receveurs des voitures, à l'exclusion des cochers, machinistes, chauffeurs, serre-freins ou autres conducteurs.

C'est, en effet, le meilleur moyen de faire respecter l'autorité des receveurs de trams, trop souvent méconnue, soit au moment du départ, par des voyageurs qui prennent les voitures d'assaut, qui persistent à y monter quand elles ont leur charge complète, soit en cours de route, par des voyageurs qui, risquant leur vie, sautent sur les voitures ou en descendent, alors qu'elles roulent à pleine vitesse, ou bien encore par des voyageurs dont l'attitude, l'état rendent la présence impossible dans les voitures.

Au surplus, la section centrale tient à prendre acte de la déclaration que lui a faite l'honorable Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, qui s'est exprimé dans les termes suivants :

« Tous les agents, aux chemins de fer vicinaux, sont assermentés; alors » qu'il n'est pas question de donner les mêmes pouvoirs à tous les conducteurs et receveurs des trams; mais spécialement aux inspecteurs de la route » et aux contrôleurs. »

La section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur les inconvénients et les dangers auxquels donne lieu la circulation des tramways, le long des boulevards, sur les places publiques et dans les rues de Bruxelles. L'un de ses membres cite divers faits et circonstances qui sont à sa connaissance personnelle, et qui constatent de véritables abus contre lesquels il importe de réagir dans le plus bref délai, si on veut éviter le retour des accidents de ces derniers jours, et parer aux causes de catastrophes probables dont la gravité n'échappera à personne.

Il se demande s'il est admissible qu'on établisse, dans des quartiers fréquentés, de véritables gares de formation.

N'est-ce pas une témérité sans nom que de permettre la circulation des trams, sur les pentes, avec une vitesse qui atteint 40 et même 50 kilomètres à l'heure. Ces jours derniers on a vu un tramway électrique dépasser le point d'arrêt de la Porte de Schaerbeek, à une vitesse telle qu'il ne put être arrêté qu'à la rue Pachéco.

### VOTES.

Le projet a été adopté sans opposition par toutes les sections.

En section centrale :

Le premier alinéa de l'article 11 additionnel à la loi du 9 juillet 1878, proposé par le Gouvernement, a été adopté avec cette réserve que le Gouvernement voudra bien, dans la discussion, faire connaître l'importance qu'il compte donner à cette surveillance.

Le second alinéa a été adopté sous bénéfice des observations consignées ci-dessus.

Le troisième alinéa a été adopté sans observation.

En conséquence, la section centrale a l'honneur de vous proposer, Messieurs, d'adopter le projet de loi tel qu'il vous est présenté par le Gouvernement.

*Le Rapporteur,*  
A. HEMELEERS-FIÉVÉ.

*Le Président,*  
P. TACK.

