

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 JANVIER 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.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le 16 avril 1863, procès-verbal fût dressé par le chef de station à Gand à charge de 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 fût condamné, le 5 septembre suivant, par application de l'arrêté royal du 10 février 1857, sur la police des chemins de fer, à une amende de fr. 21-20 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 dessous de huit jours, le prévenu a conclu à être absous, en soutenant que l'arrêté royal du 10 février 1857 ne s'applique pas aux chemins de fer concédés et que l'arrêté 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.

PROJET DE LOI.

Léopold II,**ROI DES BELGES,***À tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre de la Justice est chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres Législatives, le projet de loi interprétative dont la teneur suit.

ARTICLE UNIQUE.

Les dispositions des art. 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 applicable tant aux chemins de fer de l'État qu'aux chemins de fer concédés.

Donné à Bruxelles, le 29 décembre 1865.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre de la Justice,***J. BARA.**

ANNEXES.

ANNEXE A.

SÉANCE PUBLIQUE DU 23 OCTOBRE 1863.

Le tribunal de première instance séant à Gand, province de la Flandre orientale, chambre de police correctionnelle, jugeant en matière d'appel de simple police, a rendu le jugement suivant :

En cause du ministère public,

Contre Charles-Louis-Ghislain André, âgé de 24 ans, employé de commerce, né à Reves (Hainaut) et demeurant à Molenbeek-Saint-Jean, rue Saint-Joseph, n° 18^{bis}.

Vu le jugement rendu par le tribunal de simple police de Gand, en date du 5 septembre 1863;

Vu l'appel interjeté par M. le procureur du Roi près ce tribunal de première instance de Gand, en date du 17 septembre suivant;

Oùï en audience publique le prévenu, en ses moyens de défense proposés par son conseil, maître Dervaux, avocat.

Attendu que le premier juge par application de l'art. 1^{er} de l'arrêté royal du 10 février 1857, combiné avec l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818, a condamné le prévenu à une amende de fr. 21-20 et aux frais, pour avoir, le 16 avril 1863, sur la route de Saint-Nicolas à Gand, pris place dans une voiture du chemin de fer, sans un billet régulier;

Mais attendu que l'arrêté précité, qui prend sa source dans la loi du 12 avril 1835, ne concerne que les chemins de fer de l'État, et que dès lors on ne saurait en étendre les dispositions aux chemins de fer concédés;

Attendu qu'on ne pourrait davantage argumenter de l'arrêté du 16 mai 1862, portant à son art. 1^{er} :

« Est rendu applicable aux chemins de fer concédés servant au transport des » voyageurs et des marchandises, le règlement de police du railway de l'État, en » date du 10 février 1857. »

Qu'en effet cet arrêté n'a été, pour ce qui regarde spécialement le chemin de fer direct d'Anvers à Gand, pris en exécution d'aucune loi, autorisant le Gouvernement à établir des règlements pour la police de ce chemin, mais qu'il se borne à viser dans son préambule les cahiers des charges des diverses lignes ferrées concédées :

Attendu que si, parmi ces cahiers des charges, il en est qui ont été approuvés par des lois particulières et qui contiennent des dispositions, permettant au Gouvernement de rendre applicables aux chemins de fer pour lesquels ils ont été respectivement faits, les règlements de police du railway de l'État, il n'en est pas ainsi du cahier des charges, arrêté le 29 septembre 1842, pour le chemin de fer d'Anvers à Gand, lequel ne contient aucune disposition semblable, mais seulement une clause (art. 41) étendant à cette ligne concédée les lois et règlements généraux en matière de grande voirie, en vigueur ou à intervenir par rapport aux routes et chemins de fer de l'État. (*Voir* arrêt de la cour de Bruxelles du 13 février 1862, Belgique judiciaire, p. 393 et Annales parlementaires, 1856-1857, Chambre des Représentants, pp 606 et 607.)

Attendu qu'au surplus, ce cahier des charges n'a été approuvé que par un simple arrêté royal, en date du 16 novembre 1842, et qu'aucune disposition de la loi sur les concessions de péages du 19 juillet 1832, n'a permis au pouvoir exécutif de prendre des mesures de la nature de celles qui sont déterminées dans l'arrêté royal du 16 mai 1862 ;

Attendu qu'il suit de ce qui précède que le fait imputé au prévenu, fut-il prouvé, ne tomberait sous l'application d'aucune disposition pénale, ayant force de loi ;

Par ces motifs, le tribunal, M. Vanderhaeghen, substitut du procureur du Roi entendu en ses conclusions ;

Et vu les art. 67, 78 et 107 de la Constitution, dont lecture a été faite et portant :

ART. 67. « Le Roi fait les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution » des lois, sans pouvoir jamais ni suspendre les lois elles-mêmes, ni dispenser » de leur exécution. »

ART. 78. « Le Roi n'a d'autres pouvoirs que ceux que lui attribuent formelle- » ment la Constitution et les lois particulières portées en vertu de la Constitution » même. »

ART. 107. « Les cours et tribunaux n'appliqueront les arrêtés et règlements » généraux, provinciaux et locaux, qu'autant qu'ils seront conformes aux lois. »

Faisant droit contradictoirement, met le jugement dont appel à néant, émendant, renvoie le prévenu des fins de la poursuite, sans frais.

Jugé et prononcé en séance publique du 23 octobre 1863, présents : MM. Morel, président ; Joos, juge ; Verraert, juge suppléant ; Vanderhaeghen, substitut du procureur du Roi ; Eugène Vanderswyn, commis greffier.

(Signé) A. MOREL, AUGUSTE JOOS, CH. VERRAERT et E. VANDERSWYN,
commis greffier.

Le Greffier,

(Signé) L. J. WAUTERS.

ANNEXE B.

Nous, LÉOPOLD PREMIER, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, faisons savoir :

La Cour de cassation, séant à Bruxelles, a rendu l'arrêt suivant :

En cause :

Le procureur du Roi, près le tribunal de première instance séant à Gand, demandeur en cassation d'un jugement rendu par ledit tribunal, chambre correctionnelle, le 23 octobre 1863.

Contre :

André, Charles-Louis, employé de commerce, domicilié à Molenbeek-Saint-Jean, défendeur.

La Cour, oui M. le conseiller Defaeqz en son rapport et sur les conclusions de M. Faider, premier avocat-général.

Considérant que Charles-Louis André, défendeur au pourvoi, condamné par jugement du tribunal de simple police de Gand, le 5 septembre 1863, pour avoir, le 16 avril de la même année, pris place dans une voiture du chemin de fer et fait le voyage de Saint-Nicolas à Gand, sans un billet régulier, a été déchargé de la condamnation et renvoyé de la poursuite, par le tribunal correctionnel de Gand, jugeant sur appel, le 23 octobre suivant.

Que ce jugement est fondé sur ce que l'arrêté royal du 10 février 1857, portant règlement pour la police des chemins de fer, ne concerne que ceux de l'État et que l'arrêté du 16 mai 1862, qui déclare le précédent applicable aux chemins de fer concédés, n'étant autorisé par aucune loi, n'est pas obligatoire pour les tribunaux.

Considérant que la loi du 19 juillet 1832 a autorisé le Gouvernement à concéder des péages pour un terme qui n'excéderait pas 90 ans, et en se conformant aux lois; que cette faculté comprend les concessions pour constructions de chemins de fer, comme le prouvent les lois postérieures qui, prorogeant et enfin rendant définitive celle du 19 juillet 1852, ont excepté de l'autorisation donnée au Gouvernement certaines lignes, et en général toutes celles dont la longueur dépasserait dix kilomètres. (Lois des 31 janvier 1836, 15 avril 1843 et 10 mai 1862.)

Considérant que la loi du 1^{er} mai 1834 décrète l'établissement par les soins du Gouvernement, aux frais du trésor public, d'un système de chemins de fer dont elle détermine le centre et les différentes directions;

Qu'à l'occasion de l'ouverture prochaine de quelques sections de cette voie, la loi du 12 avril 1853 déclare, art. 1^{er}, que les péages à percevoir sur la route susdite seront provisoirement réglés par arrêté royal, et qu'ensuite elle statue, art. 2 et 3, que le Gouvernement pourra établir des règlements pour l'explo-

tation et la police de la nouvelle voie et y ajouter une sanction pénale conformément à la loi du 6 mars 1818 ;

Considérant que les termes dans lesquels la disposition de l'art. 2 est conçue, embrassent par leur généralité, comme dans l'intention du législateur, l'ensemble des communications à créer d'après le procédé nouveau, ainsi, non-seulement les chemins de fer, dont l'État s'était réservé l'établissement, mais aussi ceux qui seraient construits par des concessionnaires, en vertu de la loi du 19 juillet 1832 ;

Qu'en effet, les uns comme les autres faisant partie du domaine public, tous sont, à ce titre, également soumis à l'action de l'autorité et ont droit aux mêmes garanties pour la régularité et la sécurité de leur exploitation ;

Qu'on ne saurait admettre, à moins d'un texte formel, que la loi a voulu n'assurer ces avantages qu'à une partie seulement de la voirie, et abandonner sur l'autre, le maintien de l'ordre et la sûreté des voyageurs à l'arbitraire ou à l'incurie de l'industrie privée ;

Considérant qu'à la vérité le Gouvernement a présenté aux Chambres en 1857, un projet de loi qui devait l'autoriser à régler la police des chemins de fer concédés ; mais que ce projet, qui avait principalement pour but de prévenir les objections et l'opposition de certaines compagnies concessionnaires ou exploitantes, a été retiré ; qu'au surplus le doute que le Gouvernement aurait eu sur l'étendue de ses attributions ne saurait avoir pour effet d'en restreindre les limites légales ;

Considérant qu'il faut nécessairement conclure de ce qui précède que l'arrêté royal du 16 mai 1862, est, comme celui du 10 février 1857, auquel il se réfère, pris en conformité de la loi du 12 avril 1835 ; qu'en conséquence, en refusant d'en faire l'application à la contravention constatée à charge du prévenu, le jugement attaqué à fausement appliqué les art. 67, 78 et 107 de la Constitution, et contrevenu expressément aux deux arrêtés précités et à la loi du 12 avril 1835, qui les justifie ;

Par ces motifs,

Casse et annule le jugement, rendu par le tribunal correctionnel de Gand, le 23 octobre 1863, sur l'appel du Ministère public contre Charles-Louis André, condamne ce dernier aux dépens du jugement cassé et à ceux de l'instance en cassation ; ordonne que le présent arrêt sera transcrit sur les registres du tribunal correctionnel de Gand, et que mention en sera faite en marge du jugement annulé. Et pour être fait droit sur l'appel susdit, renvoie la cause et le prévenu devant le tribunal correctionnel séant à Termonde.

Fait et prononcé, en audience publique de la Cour de Cassation, séant à Bruxelles, seconde chambre, le 28 décembre 1863, où étaient présent Messieurs : Comte de Sauvage, Président, Marcq, Peteau, Defacqz, Paquet, de Cuyper, de Wandre conseillers, Faider, premier avocat général, Scheyven greffier.

Signé : E. DE SAUVAGE, C. SCHEYVEN.

Mandons et ordonnons à tous huissiers à ce requis, de mettre ledit arrêt à exécution.

A nos procureurs généraux et à nos procureurs près les tribunaux de première instance d'y tenir la main.

A tous commandants et officiers de la force publique d'y prêter main-forte lorsqu'ils en seront légalement requis.

En foi de quoi le présent arrêt a été signé et scellé du sceau de la Cour.

Pour expédition conforme délivrée à M. le Procureur général.

Le greffier en chef,

(Signé) : MARCHAND.

ANNEXE C.

Expédition d'un jugement prononcé par la seconde chambre du tribunal de première instance siéant à Termonde, troisième arrondissement judiciaire de la Flandre orientale.

Audience publique en matière correctionnelle tenue au tribunal de première instance siéant à Termonde, seconde chambre, le 19 avril 1864 :

En cause du ministère public appelant d'un jugement du tribunal de simple police de Gand, du 5 septembre 1863,

Contre :

Charles-Louis André, âgé de 24 ans, commis négociant, domicilié à Molenbeek-Saint-Jean, né à Reves (Hainaut),

Prévenu d'avoir pris place dans une voiture, sur le chemin de fer de Saint-Nicolas à Gand, sans un billet régulier.

Vu l'arrêt de la Cour de Cassation, en date du 28 décembre 1863, portant cassation d'un jugement rendu par le tribunal correctionnel de Gand, à la date du 23 octobre 1863, sur l'appel du ministère public, contre Charles-Louis André, âgé de 24 ans, employé de commerce, né à Reves (Hainaut) et demeurant à Molenbeek-Saint-Jean, et renvoyant, pour être fait droit sur l'appel susdit, la cause et le prévenu devant le tribunal correctionnel siéant à Termonde ;

Vu le jugement *a quo*, rendu par le tribunal de simple police de Gand, en date du 5 septembre dernier, par lequel le prévenu a été condamné à une amende de 21 francs 20 centimes, pour avoir, le 16 avril 1863, sur la route de Saint-Nicolas à Gand, pris place dans une voiture du chemin de fer, sans un billet régulier ; ladite condamnation fondée sur l'art. 1^{er} de l'arrêté royal du 10 février 1857, combiné avec l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818 et l'art 1^{er} de la loi du 30 décembre 1832 ;

Vu les autres pièces du procès ;

Où M. le juge Janssens en son rapport fait à l'audience du 18 février dernier ;
Où, à la même audience et à celle du 29 février suivant, M. Molitor, substitut procureur du Roi en son réquisitoire, et le préveuu en ses moyens de défense, plaidant M^e Landuyt, avoué.

Attendu que la loi du 19 juillet 1852, successivement prorogée par plusieurs lois subséquentes, et définitivement remplacée par la loi du 10 mai 1862, autorise, il est vrai, le Gouvernement à concéder des péages pour un terme qui n'excéderait pas 90 ans et en se conformant aux lois ;

Que cette faculté comprend les concessions pour constructions de chemin de fer, comme le prouvent les lois du 31 janvier 1836, 15 avril 1843, et 10 mai 1862, qui exceptent de l'autorisation donnée au gouvernement, certaines lignes ferrées et en général celles dont la longueur dépasserait 10 kilomètres ; mais qu'aucune de ces lois n'accorde au Gouvernement la faculté de comminer des peines pour réprimer les infractions aux règlements pris pour l'exploitation et la police des chemins de fer ;

Attendu que c'est en se conformant à la loi du 19 juillet 1852 et aux lois qui jusqu'alors avaient prorogé celle-ci, que le Gouvernement a, par arrêté royal du 16 novembre 1842, déclaré le sieur De Ridder, concessionnaire sur le pied des stipulations du cahier des charges arrêté le 29 septembre de la même année, par M. le Ministre des Travaux Publics, du chemin de fer de Gand à Anvers, par Lokeren et Saint-Nicolas ;

Que si l'art. 41 dudit cahier des charges étend à cette ligne concédée les lois et règlements généraux en matière de grande voirie, en vigueur ou à intervenir par rapport aux routes et chemins de fer de l'État, cet article, arrêté seulement par M. le Ministre des Travaux Publics et uniquement approuvé par l'arrêté royal susdit, ne peut avoir pour effet d'autoriser le Gouvernement, à comminer des peines en dehors des cas prévus par la loi ;

Attendu que la loi du 12 avril 1855 seule, autorise le Gouvernement, en termes généraux, à déterminer des peines pour réprimer les infractions aux règlements pris pour la police des chemins de fer ; que les art. 2 et 3 de cette loi sont ainsi conçus :

« ART. 2 Le Gouvernement pourra également établir des règlements pour l'exploitation et la police de la nouvelle voie. »

« ART. 3. Il pourra déterminer les peines conformément à la loi du 6 mars 1818, »
» pour réprimer les infractions aux dispositions prises en vertu de la présente »
» loi. »

Que si l'on rapproche ces articles, du considérant de la loi où le législateur reconnaît que des parties du chemin de fer décrété par la loi du 1^{er} mai 1854, pourront prochainement être livrées à la circulation publique, il résulte de ce rapprochement que la loi du 12 avril 1855 a voulu uniquement accorder au Gouvernement la faculté de comminer des peines pour réprimer les infractions aux règlements pris pour l'exploitation et la police des chemins de fer décrétés par la loi du 1^{er} mai 1854, c'est-à-dire de ceux dont cette dernière loi détermine le centre et les diverses directions (art. 1^{er}), et dont l'exécution devait se faire à charge du trésor public et par les soins du Gouvernement (art. 2) ;

Que ce fut tellement la police des chemins de fer à construire par le Gouver-

nement, en exécution de la loi du 1^{er} mai 1834, que le législateur a eu en vue dans les art. 2 et 3 de la loi du 12 avril 1833, que par l'art. 1^{er} de la même loi il a chargé le Gouvernement de régler provisoirement et jusqu'au 1^{er} juillet 1836, les péages à percevoir sur la route susdite, ce en exécution de l'art. 5 de la loi du 1^{er} mai 1834 ;

Attendu que les discussions législatives auxquelles la loi du 1^{er} mai 1834 a donné lieu, confirment cette solution ;

En effet, dans les discussions qui eurent lieu au Sénat et à la Chambre des Représentants, sur le projet, devenu loi, du 1^{er} mai 1834, les auteurs du projet soutinrent constamment : que les chemins de fer devaient être construits par le Gouvernement. (Voir notamment : séances de la Chambre des Représentants des 12, 14, 17, 18 et 24 mars, et séances du Sénat des 28, 29 et 30 avril 1834) Dans la séance de la Chambre des Représentants du 23 mars 1834, l'honorable M. Dumortier fit la proposition suivante : « Je demande que l'on commence la » délibération par cette question : Les routes en fer seront-elles faites par le Gouvernement ou par le moyen de concessions ? » Cette question mise aux voix par M. le Président, dans la séance du 24 mars, dans ces termes : « Les routes en » fer portées au projet seront-elles faites par le Gouvernement ? » fut résolue affirmativement par cinquante-cinq voix contre quarante-six.

Au Sénat, l'honorable M. de Haussy proposa dans la séance du 29 avril, l'amendement suivant : « Je propose de rédiger l'article du projet (art. 2) ainsi » qu'il suit : L'exécution sera faite par voie de concession avec publicité et concurrence. » Cet amendement fut rejeté, dans la séance du 30 avril, par trente-deux voix contre dix et une abstention, et dans la même séance, l'art. 2 fut adopté, comme il se trouve rédigé dans la loi.

Attendu que ce fut en présence de cette volonté ainsi exprimée par le législateur, que le Gouvernement proposa le projet devenu loi du 12 avril 1833 ; qu'il résulte de l'exposé des motifs de ce projet, que la loi du 12 avril 1833 a voulu seulement accorder au Gouvernement la faculté de comminer des peines contre les infractions aux règlements pris pour l'exploitation et la police des chemins de fer décrétés par la loi du 1^{er} mai 1834, et exécutés par le Gouvernement aux frais du trésor public, conformément à l'art. 2 de cette loi ;

Que cet exposé des motifs porte en effet : « Le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations, a pour but d'investir le Gouvernement » du droit d'établir provisoirement et jusqu'au 1^{er} juillet 1836, *sur les parties » du chemin de fer qui seront achevées avant cette époque, les péages et les » règlements d'exploitation* qui seront jugés les plus convenables » et que les *seules parties* du chemin de fer qui pouvaient être achevées avant le 1^{er} juillet 1836 étaient évidemment des parties du chemin de fer décrété par la loi du 1^{er} mai 1834 ;

Que si les art. 2 et 3 de la loi du 12 avril 1833 sont conçus en termes plus généraux que l'exposé des motifs de cette loi, il résulte uniquement de cette circonstance, qu'il y a lieu d'étendre ces articles à tous les chemins de fer construits par le Gouvernement et aux frais du trésor public, conformément à l'art. 2 de la loi du 1^{er} mai 1834, et nullement qu'il faille les étendre aux chemins de fer concédés, que le législateur de 1833 n'avait pas en vue ;

Attendu que rien, dans les discussions de la loi du 12 avril 1833, ne vient contredire cette solution ; qu'à la vérité, il a été reconnu lors de ces discussions que dans l'avenir il pourrait y avoir lieu à concéder à des particuliers l'exploitation de la voie ferrée, mais qu'il s'agissait toujours d'une exploitation éventuelle, au moyen de concessions, des chemins de fer construits par le Gouvernement et aux frais du trésor public, et nullement d'une exploitation de chemins de fer, dont la construction elle-même serait concédée à des particuliers (voir séance de la Chambre des Représentants du 6 avril 1833) ;

Attendu que le législateur lui-même a reconnu que l'art. 3 de la loi du 12 avril 1833 devait être restreint aux chemins de fer construits par le Gouvernement et aux frais du trésor public, puisqu'il a, par la loi du 13 avril 1843, art. 1, 2, 3, 4 et 7, sur la police des chemins de fer, comminé lui-même des pénalités, dans les limites de la loi du 6 mars 1818, pour certains faits portant atteinte à la bonne police des chemins de fer ;

Que ces dispositions seraient inutiles, si l'art. 3 de la loi du 12 avril 1833 se rapportait aussi bien aux chemins de fer concédés qu'à ceux construits par le Gouvernement et aux frais du trésor public, puisque, dans ce dernier cas, il aurait appartenu au Gouvernement de comminer pour toutes espèces de chemins de fer et par conséquent pour les chemins de fer concédés, des pénalités pour les faits prévus par les art. 1, 2, 3, 4 et 7 de la loi du 13 avril 1843 ;

Attendu qu'il résulte de ces diverses considérations que l'arrêté royal du 16 mai 1862, étendant aux chemins de fer concédés l'arrêté royal du 10 février 1837, sur la police des chemins de fer, n'a été pris en exécution d'aucune loi autorisant, d'une manière générale, à établir des règlements pour la police des chemins de fer concédés ;

Que si cet arrêté du 16 mai 1862 est légal, en ce qui concerne les chemins de fer concédés, dont les cahiers des charges ont été, en exécution de la loi du 13 avril 1843 sur les concessions de péages et de celles qui ont été portées depuis, jusques et y compris la loi du 10 mai 1862, sur le même objet, approuvés par des lois particulières et qui contiennent des dispositions permettant au Gouvernement de rendre applicables aux chemins de fer pour lesquels elles ont été respectivement portées, les règlements de police des chemins de fer de l'État, il n'en est pas ainsi en ce qui concerne le chemin de fer de Gand à Anvers, par Lokeren et Saint-Nicolas, qui n'a été, ainsi qu'il est dit ci-dessus, approuvé que par un simple arrêté royal ;

Attendu qu'il suit de ce qui précède, que le fait imputé au prévenu, fût-il prouvé, ne tomberait sous l'application d'aucune disposition pénale ayant force de loi ;

Attendu que s'il y a danger à abandonner, plus ou moins, sur certains chemins de fer, le maintien de l'ordre et la sécurité des voyageurs, à l'incurie de l'industrie privée, il n'appartient pas au juge de combler la lacune que pourrait présenter, sous ce rapport la législation pénale ;

Par ces motifs,

Et vu les art. 67, 78 et 107 de la Constitution, conçus comme suit et dont lecture a été donnée par M. le président ;

ART. 67. « Le Roi fait les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution »
 » des lois, sans pouvoir jamais ni suspendre les lois elles-mêmes, ni dispenser
 » de leur exécution. »

ART. 78. « Le Roi n'a d'autres pouvoirs que ceux que lui attribue formelle- »
 » ment la Constitution et les lois particulières, portées en vertu de la Constitution
 » même. »

ART. 107. « Les cours et tribunaux n'appliqueront les arrêtés et règlements »
 » généraux, provinciaux et locaux, qu'autant qu'ils seront conformes aux lois. »

Le tribunal, faisant droit contradictoirement et de l'avis contraire du ministère public, met le jugement dont appel à néant et faisant ce qu'aurait dû faire le premier juge renvoie le prévenu des fins de la poursuite, sans frais.

Ainsi fait et prononcé à l'audience publique du tribunal susdit, ce 19 avril 1864, présents MM. Haeck, juge faisant fonctions de président, Janssens juge, Lutens juge suppléant, à défaut de titulaire, Molitor, substitut procureur du Roi et Matelinckx, commis greffier.

Signé, J. HAECK, F.-A. JANSSENS, P. LUTENS et P.-J. MATELINCKX.

Pour expédition conforme délivrée au ministère public :

Le greffier,

(Signé) BOUWENS.

Vu par nous procureur du Roi,

Termonde le 27 avril 1864,

(Signé) MOLITOR, substitut.

ANNEXE D.

NOUS LÉOPOLD I^{er}, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir faisons savoir :

La Cour de Cassation, séant à Bruxelles, à rendu l'arrêt suivant :

En cause :

N° 5868. Le procureur du Roi, près le tribunal de première instance, séant à Termonde, demandeur en cassation d'un jugement rendu par ledit tribunal, chambre correctionnelle, le 19 avril 1864.

Contre Charles-Louis André, commis négociant, domicilié à Molenbeeck-Saint-Jean, défendeur.

La Cour, ouï le rapport de M. le conseiller de Cuyper et sur les conclusions de M. Leclercq, procureur-général.

Attendu que le défendeur, poursuivi devant le tribunal de simple police, pour contravention à l'arrêté royal du 10 février 1837, rendu applicable aux chemins de fer concédés par arrêté royal du 16 mai 1862, a été acquitté par jugement du 23 octobre 1863, rendu par le tribunal correctionnel de Gand, jugeant en degré d'appel, que ce jugement ayant été cassé par arrêt de cette Cour du 28 décembre 1863, pour contravention expresse auxdits arrêtés et à la loi du 12 avril 1835 qui les justifie; et la cause ayant été renvoyée devant le tribunal correctionnel de Termonde, ce tribunal a, par le jugement dénoncé, renvoyé de nouveau le défendeur des poursuites, par le motif que l'arrêté du 16 mai 1862 est illégal, comme n'ayant été pris en exécution d'aucune loi;

Attendu que ce jugement est attaqué par les mêmes moyens que le jugement du tribunal correctionnel de Gand, et que dès lors, conformément à l'art. 23 de la loi du 4 août 1832, la Cour est appelée à statuer, chambres réunies, sur ce nouveau pourvoi.

Au fond :

Sur le moyen unique de cassation basé sur la fausse application des art. 67, 78 et 107 de la Constitution et sur la violation des arrêtés royaux des 16 mai 1862 et 10 février 1837, ainsi que de la loi du 12 avril 1835.

Vu l'art. 1^{er} de l'arrêté du 16 mai 1862, ainsi conçu ;

« Est rendu applicable aux chemins de fer concédés, servant au transport des » voyageurs et des marchandises, le règlement de police du railway de l'État, en » date du 10 février 1837. »

Attendu que cette disposition est générale, et que, portée dans un intérêt de police et de sûreté publique, elle s'applique, sans distinction, à tous les chemins de fer concédés, soit par le Gouvernement, soit par des actes législatifs.

Qu'il importe peu que le préambule de cet arrêté fasse appel aux cahiers des charges, de la plupart des concessions, autorisant le Gouvernement à prendre des mesures pour assurer la police des chemins de fer et de leurs dépendances, puisque ce n'est point dans les stipulations contractuelles des actes de concession que le Gouvernement puise son droit de police sur les chemins de fer concédés, mais dans les pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi du 12 avril 1835, sur cette partie de la voirie, et que ces actes de concession n'ont fait que rappeler ;

Attendu en effet que cette loi, portée, ainsi que cela résulte de son préambule, à l'occasion de l'ouverture de quelques parties du chemin de fer, décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, statue que le Gouvernement pourra établir des règlements pour l'exploitation et la police *de la nouvelle voie*, expression qui par sa généralité non moins que par le motif qui sert de base à la disposition, se rapporte nécessairement à toute voie publique servant à ce mode nouveau de communication à l'aide de la vapeur.

Qu'il résulte des documents parlementaires, que les art. 2 et 3 de cette loi, dont une section de la Chambre des Représentants demandait la suppression, comme étant superflus, et de droit commun, n'ont été maintenus que pour lever les doutes que l'on pourrait concevoir sur l'application des lois et règlements concernant la police du roulage, à des routes qui étaient inconnues à l'époque de la promulgation de ces lois et règlements ; et qu'il ne peut dès-lors exister aucun

motif pour restreindre ces dispositions aux chemins de fer, spécialement décrétés par la loi du 1^{er} mai 1834, c'est-à-dire à certaines parties déterminées de la voie publique, et d'en exclure les chemins de fer qui viendraient à être décrétés plus tard, soit qu'ils seraient construits et exploités directement par le Gouvernement, soit qu'on les supposât construits et exploités au moyen de concession de péages, puisque dans ce dernier cas, ils n'en font pas moins partie du domaine public, qu'ils sont exploités dans l'intérêt du public et que comme tels ils doivent être soumis à tous les règlements de la voirie et du roulage ;

Que vainement, pour restreindre la disposition générale de l'art. 2 précité, le jugement attaqué invoque l'exposé des motifs, présenté par le Gouvernement, et dans lequel il est dit que le projet de loi a pour but d'investir le Gouvernement du pouvoir d'établir provisoirement et jusqu'au 1^{er} juillet 1836, sur les parties du chemin de fer qui seront achevées avant cette époque, les péages et les règlements d'exploitation ;

Qu'il n'en est pas moins vrai et qu'il résulte du texte exprès de la loi du 12 avril 1833, et de toutes les lois subséquentes qui ont successivement prorogé les pouvoirs dont cette loi avait investi le Gouvernement, que le législateur a fait une distinction bien nette entre le droit d'établir les péages d'une manière provisoire et jusqu'au 1^{er} juillet 1836 et le pouvoir d'établir des règlements d'exploitation et de police pour la nouvelle voie de communication ; pouvoir qui a été reconnu au Gouvernement d'une manière absolue et générale, comme conséquence des attributions qu'on lui reconnaissait sur toutes les voies publiques en général.

Attendu que c'est tout aussi vainement que le jugement attaqué prétend que la loi du 15 avril 1843 aurait été inutile, si l'art. 3 de la loi du 12 avril 1843 ne devait pas être restreint aux chemins de fer construits par le Gouvernement et aux frais du trésor public ;

Qu'en effet cette loi contient des dispositions qui sont applicables à tous les chemins de fer, sans distinction ; qu'elle se borne à établir certaines servitudes sur les fonds riverains de ces voies de communication, et à punir, d'après les distinctions qu'elle établit, d'une amende ou d'un emprisonnement ou même de peines plus graves, certains faits qui, selon les circonstances, pouvaient être susceptibles de peines excédant les peines comminées par la loi du 6 mars 1818, et que loin qu'on puisse trouver dans cette loi une restriction quelconque aux pouvoirs dont le Gouvernement se trouve investi en matière de voirie et de roulage, il a été reconnu dans l'exposé des motifs de cette même loi que, sauf les cas exigeant une disposition législative spéciale, il convient que le Gouvernement, usant des pouvoirs que lui donnent les art. 2 et 3 de la loi du 12 avril 1833, continue de faire des règlements d'exploitation et de police, règlements qui trouvent une sanction suffisante dans l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818 ;

Que cet exposé de motifs démontre donc à lui seul, de la manière la plus évidente, que le législateur, en s'occupant de sanctionner des dispositions nouvelles, applicables à tous les chemins de fer, n'a pas jugé qu'il fût nécessaire d'établir une législation nouvelle et spéciale pour les chemins de fer concédés, en présence des art. 2 et 3 de la loi du 12 avril 1833, qui investissent le Gouvernement du droit de police sur la voie nouvelle de communication ;

Attendu qu'il résulte des considérations qui précèdent, que l'arrêté royal du 16 mai 1862 est applicable à tous les chemins de fer concédés, servant au transport des voyageurs et des marchandises; que cet arrêté est légal, et pris en exécution de la loi du 12 avril 1835, comme l'arrêté du 10 février 1837 auquel il se réfère; et qu'en refusant d'en faire l'application à la contravention qui fait l'objet de la poursuite, le jugement attaqué a faussement appliqué les art 67, 78 et 107 de la Constitution, a donné à la loi du 15 avril 1845 une interprétation que cette loi elle-même, repousse, et a expressément contrevenu à la loi du 12 avril 1835 et aux arrêtés précités de 1837 et de 1862, pris en exécution de cette loi,

Par ces motifs,

Casse et annule le jugement rendu par le tribunal correctionnel de Termonde, le 19 avril 1864;

Ordonne que le présent arrêt sera transcrit sur les registres dudit tribunal et que mention en sera faite en marge du jugement annulé;

Renvoie l'affaire devant le tribunal correctionnel de Bruxelles, pour y être statué après interprétation législative, sur l'appel interjeté par le défendeur du jugement rendu par le tribunal de simple police de Gand, le 5 septembre 1863;

Condamne le défendeur aux dépens de l'instance en cassation et aux frais du jugement annulé.

Fait et prononcé en audience publique de la Cour de cassation, séant à Bruxelles, chambres réunies, le 8 juin 1864, où étaient présents : MM. baron de Gerlache, premier président; comte de Sauvage, président; Marcq, Peteau, Defacqz, Van Hoegaerden, Khnopff, Paquet, De Cuyper, De Fernelmont, Stas, De Wandre, baron de Crassier, De Longé, Bosquet, conseillers; Leclercq, procureur-général; Marchand, greffier en chef

(Signé) BARON DE GERLACHE, MARCHAND.

Mandons et ordonnons à tous huissiers à ce requis de mettre ledit arrêt à exécution;

A nos procureurs généraux et à nos procureurs près les tribunaux de première instance d'y tenir la main;

A tous commandants et officiers de la force publique d'y prêter main forte, lorsqu'ils en seront légalement requis.

En foi de quoi le présent arrêt a été signé et scellé du sceau de la Cour.

Pour expédition conforme, délivrée à M. le procureur général :

Le greffier en chef,

MARCHAND.