

**Chambre des Représentants.**

---

SÉANCE DU 30 JUIN 1849.

---

Juridiction en matière de contestations relatives aux expéditions sur les chemins de fer de l'État.

---

**EXPOSÉ DES MOTIFS.**

---

MESSIEURS,

La Cour de cassation et les Cours d'appel de Belgique ont, par une jurisprudence uniforme, reconnu l'incompétence des tribunaux de commerce pour juger des contestations qui s'élèvent entre l'État et des particuliers, commerçants ou non, relativement aux transports effectués par le chemin de fer de l'État.

Cette jurisprudence est basée sur ce que l'art. 632 du Code de commerce, en réputant actes de commerce toute entreprise de transport par terre ou par eau, n'a eu pour objet que les entreprises de cette nature qui se feraient dans des vues de commerce, de trafic ou de spéculation, et qu'il ne saurait, en conséquence, être appliqué à des transports n'ayant aucun caractère commercial, uniquement faits dans des vues d'intérêt général et d'utilité publique, par une administration de l'État.

Tout en respectant cette interprétation, que nous croyons conforme à l'esprit de la loi, nous venons, Messieurs, dans le double intérêt du commerce et de l'exploitation même du railway national, vous proposer de modifier le principe qu'elle a consacré, en décrétant que les tribunaux consulaires connaîtront désormais des contestations relatives au transport des marchandises et objets de toute nature, effectué par le chemin de fer de l'État.

Déjà les délégués des chambres de commerce, réunis à Bruxelles, au mois de juin 1848, pour délibérer sur le nouveau tarif pour le transport des marchandises, ont unanimement et énergiquement exprimé le vœu de voir introduire cette modification, et il serait difficile dès lors de contester qu'elle présente, au point de vue du commerce, un intérêt réel et sérieux.

La juridiction consulaire offre, en effet, aux commerçants plus de célérité et d'économie, parce qu'elle n'exige ni l'intervention des avoués, ni la signification de nombreux actes de procédure ; elle leur inspire plus de sécurité, parce qu'elle les fait relever du jugement de leurs pairs ; elle leur donne enfin plus de garanties réelles, parce qu'elle a pour conséquence l'application à leurs contestations avec l'État, des usages du commerce, et des principes du droit commercial.

Or, s'il est vrai que la juridiction consulaire est conforme à l'intérêt des commerçants, elle est par cela même conforme à l'intérêt de l'État. En effet, c'est une erreur de croire que l'État soit intéressé à jouir, dans ses contestations avec les particuliers, d'une position privilégiée. Il est sensible au contraire, que tout ce qui tend à diminuer la responsabilité du Gouvernement, doit diminuer la confiance publique, et détourner de l'exploitation du chemin de fer de l'État des transports qui y seraient naturellement amenés par le double intérêt de la célérité et de l'économie.

On peut objecter : 1° qu'en acceptant la juridiction consulaire, l'administration se prive de la garantie qui résulte de l'intervention obligée du ministère public, défenseur né des intérêts de l'État ; 2° que par là elle s'expose au danger de l'admissibilité indéfinie de la preuve testimoniale ; 3° que le caractère administratif que la jurisprudence admise reconnaît à l'exploitation des chemins de fer par l'État augmente la force probante des registres, écritures et actes qui émanent de l'administration ; 4° qu'il est à craindre que, dans les contestations engagées entre l'État et les commerçants, les juges consulaires ne soient entraînés, à leur insçu, à se montrer plus favorables à leurs pairs qu'au Gouvernement ; 5° que la procédure étant moins dispendieuse devant les tribunaux consulaires que devant les tribunaux civils, les procès que l'administration aura à soutenir, deviendront plus fréquents.

Aucune de ces objections ne nous semble fondée.

Nous n'avons pas à examiner ici la question de l'utilité de l'intervention du ministère public devant les juridictions consulaires. Mais il est à remarquer : 1° que lorsque les mineurs, que la loi protège au même degré que l'État, plaident devant les tribunaux consulaires, ils ne sont pas plus placés que celui-ci, sous la tutelle des magistrats du parquet, et 2° que, dans le fait, l'absence de cette protection n'entraîne point les graves conséquences qu'on en redoute.

La seconde objection prouve trop : car elle va directement contre la loi consulaire qu'elle accuse d'imprévoyance, à moins que l'on ne dise que les témoins seraient plus disposés à se parjurer au préjudice de l'État qu'au préjudice de simples particuliers. Les dangers de l'admissibilité indéfinie de la preuve testimoniale ne peuvent se nier ; mais ils sont atténués par la latitude d'appréciation abandonnée à la conscience des juges qui ne sont point tenus de se régler d'après les déclarations des témoins ; ils le sont surtout, dans les contestations de la nature de celles dont nous nous occupons, par le fait que les conventions qui interviennent au sujet des transports de marchandises, s'établissent régulièrement par écrit, ils le seront plus encore, dans les contestations de l'espèce, par ce fait que les

conditions générales de ces conventions sont réglées, d'avance et uniformément pour tous, par des règlements d'administration publique.

La troisième objection n'en est pas une, attendu que rien n'empêche de consacrer comme nous proposons de le faire, par une disposition expresse, le maintien des règlements particuliers émanés ou à émaner sur la matière.

Nous ne sommes point arrêté davantage par la crainte que quelques personnes ont pu concevoir, que les juges consulaires ne se laissent trop facilement entraîner, dans les contestations qui pourront s'élever devant eux, entre l'État et des commerçants, à donner gain de cause à ces derniers. Outre que cette crainte nous paraît injurieuse pour le caractère des juges consulaires, nous pensons qu'ils comprendront que la chose publique est leur chose propre, et qu'ils ne peuvent la trahir sans se faire tort à eux-mêmes.

La dernière objection que l'on a soulevée, bien loin, nous semble-t-il, d'être sérieuse, fournit le plus puissant argument pour la modification que nous proposons d'introduire. En effet, il n'est ni juste, ni humain, qu'un particulier, commerçant ou non, soit détourné de poursuivre contre l'État des prétentions qu'il croit légitimes, par la seule crainte de s'engager dans un procès dispendieux. Il importe au contraire de rendre, autant que possible, l'accès de la justice facile et abordable à tous ; et c'est par ce côté surtout que le projet de loi se recommande à la Législature.

Il est une autre raison, en quelque sorte d'ordre public, pour laquelle il importe, à notre avis, de substituer la juridiction consulaire à la juridiction civile pour la décision de toutes les contestations de la nature de celles dont nous nous occupons. Il arrive fréquemment que des marchandises confiées au chemin de fer de l'État, passent en même temps par des exploitations particulières, soit de chemins de fer, soit de messageries. S'il s'élève une contestation à l'occasion de semblables transports entre le commerçant et l'entrepreneur particulier de transport, elle sera du ressort des tribunaux de commerce. Mais si l'entrepreneur particulier veut exercer son recours contre l'administration du chemin de fer de l'État, il faut qu'il la poursuive devant le juge civil. De là, multiplicité d'instances, perte de temps, augmentation de frais et possibilité de contrariété de jugements : c'est à quoi le projet de loi aura pour effet d'obvier.

Telles sont, Messieurs, les considérations qui m'ont déterminé à présenter un projet de loi ayant pour objet de déférer aux tribunaux de commerce les contestations relatives aux transports des marchandises et objets de toute nature par les chemins de fer de l'État. Nous n'avons pas cru devoir étendre cette compétence aux transports de personnes.

Il me reste à donner quelques explications pour faire apprécier l'objet et la portée des dispositions que le projet renferme.

L'art. 1<sup>er</sup> détermine le principe de la compétence ainsi que je viens de le dire.

L'art. 2 porte que les contestations seront jugées d'après les lois et usages en matière de commerce, et en se conformant aux règles et conditions prescrites par les lois et règlements particuliers concernant l'exploitation des chemins de fer.

Il est sensible que les lois et usages en matière de commerce ne peuvent pas être ici exclusivement applicables. Les transports par le chemin de fer sont soumis à des conditions particulières que l'État arrête et qu'il fait publier; ces conditions, qui dépendent du mode même du transport et des nécessités diverses du service, font loi entre parties, soit qu'elles dérogent aux lois et usages en matière de commerce, soit qu'elles pourvoient à des circonstances non prévues. Il faut donc combiner les règles générales avec les règlements spéciaux.

L'art. 3 du projet, concernant les livres et écritures à tenir, s'explique par la position toute spéciale de l'État qui ne peut en aucune manière être assimilée à celle d'un particulier faisant le commerce. Des règlements déterminent d'ailleurs le nombre et la forme des livres et des écritures à tenir, de telle sorte que ces livres et écritures présentent au moins les mêmes garanties et la même confiance que les écritures de commerce en général.

L'art. 4 a pour but d'étendre le délai ordinaire des ajournements en matière commerciale. D'après l'art. 416 du Code de procédure civile, le délai est au moins d'un jour. Il est évident que ce délai est tout à fait insuffisant lorsqu'il s'agit d'une action à intenter à l'État; en effet, les transmissions de pièces, les demandes ou envois de renseignements nécessitent, sans aucun doute, un espace de temps qui ne peut, semble-t-il, être fixé, dans aucun cas, à moins de huit jours: les particuliers assignés par le Gouvernement jouissent d'ailleurs du même délai, et seront placés sous ce rapport dans des conditions d'une parfaite égalité.

En résumé, le projet de loi que j'ai l'honneur de proposer aura, Messieurs, je l'espère, pour résultat de satisfaire aux vœux du commerce, en les conciliant avec ce qu'exige l'intérêt de l'État.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLIN.

---

# PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de présenter aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

## ARTICLE PREMIER.

Les tribunaux de commerce connaîtront de toutes les contestations relatives au transport des marchandises et objets de toute nature par les chemins de fer de l'État.

## ART. 2.

Ces tribunaux jugeront ces contestations d'après les lois et usages en matière de commerce, et en se conformant aux règles et conditions prescrites par les lois et règlements particuliers concernant l'exploitation des chemins de fer.

## ART. 3.

Les dispositions du Code de commerce, relatives aux livres que les commerçants ou les commissionnaires sont obligés de tenir, ne sont pas applicables aux transports de marchandises et valeurs effectués par le Gouvernement.

Les livres et écritures à tenir pour ces transports, leur nombre et leur forme, seront déterminés par des règlements particuliers. Ils auront la même valeur en justice que les livres et écritures des commerçants et commissionnaires.

## ART. 4.

Par dérogation à l'art. 416 du Code de procédure civile, le délai des ajournements, pour les procès entre l'État et les particuliers, sera réglé conformément aux art. 72 et 1033 du même code.

Donné à Laeken, le 29 juin 1849.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLLIN.