

(¹)

(N° 149.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 AVRIL 1892.

Services publics et réguliers de transport en commun par terre (¹).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

A différentes époques, les pouvoirs publics en Belgique se sont préoccupés du soin de régler, par la loi ou par des arrêtés royaux, le service des moyens publics de transport par terre.

C'est ainsi que, sous le gouvernement du roi Guillaume, un arrêté royal du 24 novembre 1829, réunissant en un règlement général toutes les dispositions qui existaient sur cette matière, a réglé complètement le service de ces moyens de transport.

Cet arrêté proclame la nécessité d'assurer des moyens de communication nombreux et faciles et de soumettre ces moyens à une stricte surveillance dans l'intérêt du bon ordre et de la sûreté publique.

Ce sont les mêmes motifs qui, dans la suite, ont déterminé le législateur à faire sur le service des transports de nouvelles lois et de nouveaux règlements.

Les transformations nombreuses que, depuis bientôt soixante ans, les modes de transport ont subies en Belgique, la multiplicité, la variété de ceux-ci devaient amener nécessairement la réglementation de chacun d'eux par des dispositions spéciales. C'est ce qui a été fait pour les chemins de fer, pour les chemins de fer vicinaux, pour les tramways.

Le service d'exploitation des diligences et des messageries est le seul qui ne soit pas complètement réglé aujourd'hui.

(¹) Projet de loi, n° 124.

(²) La section centrale, présidée par M. VAN WAMBEKE, était composée de MM. FIÉVÉ, DE TROOZ, LEFEBVRE, MESENS, ANCIEN et AMÉDÉE VISART.

L'article additionnel de la loi du 25 août 1891, sur le contrat de transport, a abrogé l'arrêté royal du 24 novembre 1829 et a autorisé le Gouvernement à soumettre l'exploitation des diligences et des messageries aux mesures nécessaires pour assurer le maintien du bon ordre et de la sûreté des voyageurs.

D'autre part, la même loi a réglé toutes les obligations qui naissent du contrat de transport; mais, comme le dit l'Exposé des motifs du projet de loi, il reste une lacune à combler: il faut que la loi détermine les conditions d'existence du service des messageries et des diligences. Ces conditions, que réglait l'arrêté royal du 24 novembre 1829, n'existent plus aujourd'hui.

Il a donc paru nécessaire au Gouvernement de proposer un projet de loi sur cette matière. Tel est l'objet de celui qui vous est soumis. Examinons-le brièvement.

Le projet de loi soumis à l'approbation de la Chambre comprend neuf articles.

L'article premier pose le principe *de la nécessité d'une autorisation à obtenir par celui qui veut exploiter un service de transport par terre.*

Il indique les différentes autorités qui pourront être appelées à donner l'autorisation, et détermine les cas dans lesquels chacune d'elles sera compétente.

Dans son Exposé des motifs, le Gouvernement a soin de faire ressortir tout d'abord ce qu'il faut entendre, à l'article 1^{er}, par « services publics et réguliers de transport en commun par terre ».

Il s'agit du service des diligences et des messageries, et de tous ceux qui fonctionnent à jour et à heure fixes, au moyen, comme le disait l'article 2 de l'arrêté du 24 novembre 1829, « de voitures dans lesquelles, à l'instar des diligences et des messageries, des places réservées sont louées à quiconque se présente à cet effet »; c'est donc la définition que donnait de ces services l'article 2 de l'arrêté royal précité, qui se trouve reproduite dans l'article 1^{er} du projet de loi.

Il y a lieu de remarquer aussi que ce n'est pas la *nature de la voirie* parcourue qui détermine quel sera le pouvoir appelé à donner l'autorisation; il y a ici plutôt une compétence territoriale; ainsi le pouvoir concédant est la commune, s'il s'agit d'un service organisé uniquement sur son territoire ou mettant son territoire en relations avec une commune limitrophe; la province, si le service intéresse plusieurs communes de cette province; l'État, s'il s'agit d'un service organisé entre deux ou plusieurs provinces.

L'article 2 soumet à l'avis de la Députation permanente les autorisations données par les conseils communaux et réserve, quel que soit le pouvoir autorisant, l'approbation du Roi. Le Gouvernement, dans son exposé, indique les motifs des dispositions proposées à l'article 2.

Il importe d'attirer l'attention de la Chambre sur l'un de ceux-ci. Le Gouvernement ne permettra 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.

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.

L'article 5 établit la nécessité d'une enquête préalable à toute autorisation. Cette enquête portera sur l'utilité de l'entreprise, l'itinéraire et le taux des tarifs.

Il stipule, de plus, qu'aucune autorisation ne peut être accordée pour plus de *vingt ans*.

La fixation à vingt ans de la durée maxima de l'autorisation a donné lieu à une observation en section; un membre s'est demandé pourquoi ce terme de *vingt ans*. La réponse à cette question se trouve consignée en annexe à ce rapport (voir réponse du Gouvernement à la première question posée par la section centrale).

L'article 4 prescrit d'inscrire dans les actes d'autorisation *le droit*, pour les autorités compétentes, de retraire l'autorisation avant l'expiration du terme qui lui a été assigné, et d'y insérer les conditions dans lesquelles ce retrait pourrait s'effectuer.

Les actes d'autorisation détermineront aussi les obligations qui incomberont aux concessionnaires relativement à certains services publics.

Enfin, il exclut tout monopole.

L'article 3 concerne les règlements de police relatifs à l'exploitation.

Le pouvoir, qui donne l'autorisation, est compétent pour arrêter des règlements de police relatifs à l'exploitation des services qu'il a autorisés.

Les pénalités que peuvent comporter ces règlements sont déterminées par le même article, et elles sont mises en rapport avec la loi du 1^{er} mai 1849. Cette loi donne compétence au juge de paix pour connaître des contraventions aux lois et règlements sur la grande voirie, le roulage et les messageries. Dans le projet actuel, les juges de paix sont déclarés compétents pour connaître des infractions dont il s'agit.

Le Gouvernement peut aussi faire assermenter des agents des ayants droit et leur conférer les fonctions d'agents de la police judiciaire.

Un membre de la section centrale s'est demandé ce qu'il fallait entendre par *ayants droit*. Il est évident que le terme *ayants droit* désigne ici ceux qui obtiennent l'autorisation d'exploiter.

Un autre membre de la section centrale, rapprochant l'article 5 du projet de loi de l'article 8, a demandé quels seraient les agents et fonctionnaires compétents pour constater les infractions relatives à l'exploitation des services de transport réglés par la présente loi.

Il résulte de la réponse faite par le Gouvernement à une question posée à ce sujet par la section centrale, que les fonctionnaires et agents compétents seront :

1° Les agents et fonctionnaires désignés à cette fin par le pouvoir, qui donnera l'autorisation, sous réserve toutefois de l'agrément du Gouvernement;

2° Les agents des ayants droit, dans les conditions réglées par le § 4 de l'article 5;

3° Les agents et fonctionnaires spécialement désignés en vertu de l'article 8;

4° Les fonctionnaires et agents désignés à l'article 9 du Code d'instruction criminelle, pour exercer la police judiciaire.

L'article 6 du projet de loi stipule que toute cession d'exploitation doit être approuvée par les autorités, dont émane l'autorisation.

L'article 7 accorde au pouvoir royal le droit de révoquer une autorisation pour motifs graves

L'article 8 permet au Gouvernement de désigner des agents et des fonctionnaires chargés de surveiller l'exécution de la loi et des règlements pris en conformité de celle-ci, et de dresser procès-verbal des infractions qui se commettraient. Cet article a donné lieu, en section, à une question que la section centrale a cru pouvoir soumettre au Gouvernement. Cette question se trouve consignée à l'annexe du rapport, ainsi que la réponse qui y a été faite. Il en est de même d'une question relativement à l'article 9, qui traite des dispositions transitoires.

EXAMEN DU PROJET DE LOI EN SECTIONS ET EN SECTION CENTRALE.

L'examen du projet de loi n'a donné lieu à aucune observation dans les première, troisième, quatrième, cinquième et sixième sections.

Seule la deuxième section a posé des questions que la section centrale a fait siennes et qui ont été transmises au Gouvernement, avec adjonction d'une quatrième question posée par la section centrale. Ces questions et ces réponses se trouvent en annexe au présent rapport.

Toutes les sections ainsi que la section centrale ont adopté le projet de loi.

Le Rapporteur,
ALBERT LEFEBVRE.

Le Président,
VAN WAMBEKE.



ANNEXE.

Services publics et réguliers de transport en commun par terre.

I. ART. 3. — Quel est le motif de la limitation des autorisations à vingt ans ?

L'article 3 de la loi du 9 juillet 1875 porte que les concessions de tramways ne peuvent être accordées que pour cinquante années au plus. Ce terme a paru trop long pour les services publics et réguliers de transport en commun par terre, parce que de semblables entreprises n'exigent guère d'autre capital que celui que nécessite l'achat des voitures et des moteurs; elles n'entraînent pas, comme les tramways, l'établissement d'ouvrages fixes. La durée de vingt ans a été fixée en tenant compte de ces faits.

II. ART. 8. — Est-il nécessaire que le Gouvernement intervienne par ses agents dans la surveillance de l'exécution de la loi pour les concessions accordées par les communes ou les provinces ?

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.

III. ART. 9. — Ne serait-il pas bon d'appliquer la disposition transitoire à toute demande introduite dans l'année ?

Ils surveilleront, en outre, l'exécution des autorisations, concurremment avec les agents des communes et des provinces.

Aucune suite n'a été donnée aux demandes introduites depuis l'abrogation de l'arrêté royal du 24 novembre 1829. Les intéressés auront à se conformer aux dispositions de la nouvelle loi. La modification demandée à l'article 9 n'a donc pas de raison d'être.

IV. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'exécution de la présente loi et de la recherche des infractions, sont-ils uniquement ceux que le Gouvernement peut désigner en vertu de l'article 8, et ceux qui peuvent être désignés en vertu de l'article 5, pour chaque cas spécial, par l'autorité dont émane l'autorisation, ou bien est-il permis aux fonctionnaires ou agents de l'autorité chargés de la recherche des délits et contraventions de droit commun, de constater les infractions en dehors de toute désignation, conformément à l'article 5 et à l'article 8 ?

Les fonctionnaires et agents désignés à l'article 9 du Code d'instruction criminelle, pour exercer la police judiciaire, ont qualité pour constater les infractions en dehors des personnes à désigner en exécution des articles 5 et 8.