

SÉANCE DU VENDREDI 4 JUIN 1909.

PRÉSIDENCE DE M. DUPONT, SECOND VICE-PRÉSIDENT.

SOMMAIRE. — Analyse des pièces adressées au Sénat. — Question de M. Coppie-ters à M. le ministre des travaux publics au sujet de l'accident survenu au canal de Willebroeck. — Continuation de la discussion : 1^o de la proposition de loi de M. Hanrez, sur la responsabilité des accidents occasionnés par les voitures automobiles; 2^o de la proposition de loi de M. Magnette, relative à la responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles. — Questions.

La séance est ouverte à 2 heures 15 minutes.

MM. les ministres de la justice et des travaux publics y assistent.

M. le comte Goblet d'Alviella, secrétaire, prend place au bureau. Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.

COMMUNICATIONS.

MM. De Fuisseaux, indisposé, Van de Walle, retenu pour affaire urgente, s'excusent de ne pouvoir assister à la réunion de ce jour.

— Pris pour notification.

PÉTITIONS.

Le Sénat a reçu les pétitions suivantes :

1. Le conseil communal de Willebroeck proteste avec énergie contre le projet de loi Woeste relatif aux écoles normales, provinciales et communales et émet le vœu que les Chambres législatives le rejettent lorsqu'il leur sera soumis.

Même pétition de la société de secours reconnue l'Egalité à Lodelinsart.

— Renvoi à la commission qui sera éventuellement chargée d'examiner le projet de loi y relatif.

2. Le conseil communal de Hasselt exprime le vœu que la législature entreprenne la révision de la loi du 7 mai 1877 sur les cours d'eau non navigables ni flottables.

Que notamment elle organise pour les travaux de curage un contrôle effectif de l'Etat et des provinces. Ceux-ci interviendront dans la dépense nécessitée par ces travaux, avec les usiniers, les usagers et les riverains qui retirent un bénéfice du cours d'eau.

3. Le conseil communal de Schaarbeek émet le vœu de voir voter à bref délai, par le pouvoir législatif, une loi en vue de préserver la forêt de Soignes de nouveaux morcellements ou de nouvelles emprises et de maintenir à la forêt son caractère et ses aspects naturels.

— Renvoi à la commission des pétitions.

4. Le sieur Müllender, à Liège, soumet au Sénat les conditions auxquelles il serait disposé à construire deux tunnels métalliques sous l'Escaut, entre Anvers (place du Steen) et la Tête de Flandre (Waes).

— Renvoi à M. le ministre des travaux publics.

5. Par pétition datée de Bruxelles, les présidents, vice-présidents et secrétaire de la Fédération des constructeurs signalent au Sénat l'insuffisance des crédits demandés au budget de 1909 pour subsidier l'enseignement technique.

— Renvoi à la commission qui sera chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget du ministère de l'industrie et du travail pour l'exercice 1909.

MOTION D'ORDRE.

M. Coppieters. — Messieurs, un grave accident vient d'arriver au siphon der Trois-Trous du canal de Willebroeck. Si les renseignements publiés par les journaux sont exacts, il s'agirait de la rupture de ce siphon de sorte que les eaux du canal de Willebroeck se déversent dans la Sennette. Le bief va se vider et, en effet, à midi on constatait déjà une baisse de deux mètres cinquante centimètres dans le canal. Je demande à l'honorable ministre de bien vouloir donner quelques renseignements sur cet accident et de nous dire quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour y remédier. C'est une véritable catastrophe, que l'on aurait à déplorer si on ne parvenait pas à boucher la brèche, ce qui n'était pas fait à midi. Ce serait la séparation complète d'Anvers, de Gand, de tout le pays bas du bassin de Charleroi et de Bruxelles, par voie d'eau.

J'espère que monsieur le ministre pourra nous faire une déclaration qui tranquilliserait le pays.

M. Delbeke, ministre des travaux publics. — Messieurs, je viens de fournir spontanément à l'autre Chambre les renseignements dont je dispose au sujet de l'accident survenu au canal de Willebroeck. Voici ces renseignements :

Cette nuit, le mur de tête aval de l'ancien siphon du Marly existant sous le canal de Bruxelles au Rupel, sur le territoire de Neder-over-Heembeek, s'est écroulé et a provoqué le déversement dans la Senne des eaux du canal dont le niveau a baissé ainsi brusquement.

Les ingénieurs de la Société du canal et des installations maritimes de Bruxelles ainsi que les fonctionnaires des ponts et chaussées, prévenus de la catastrophe, se sont rendus sur les lieux de l'accident dès le milieu de la nuit et ont pris les premières mesures.

Des hommes ont été rassemblés de toute urgence, l'armée a été convoquée et des dispositions ont été prises en vue de couper le courant et de fermer la communication entre le canal et la rivière.

Ce matin, à la première heure, je suis allé me rendre compte par moi-même de la situation.

Les eaux du canal, dont le niveau s'était abaissé d'environ 2 m. 50 c., continuaient à se déverser dans la Senne. Mais aucune inondation n'est à craindre dans la vallée : toutes les précautions ont été prises à cet égard.

La plus grande animation régnait sur le chantier, où plus de deux cents hommes travaillaient avec acharnement.

Des mesures ont été arrêtées en vue de l'établissement d'un batardeau à travers la brèche. Ce travail présentera de sérieuses difficultés, mais on espère pouvoir l'exécuter assez rapidement pour permettre le rétablissement de la navigation dans une huitaine de jours au plus tard.

Des réserves d'eau seront faites dans le canal de Charleroi et, d'autre part, mon administration s'est mise en rapport avec le service de la ville de Bruxelles afin de pouvoir amener au moment opportun dans le canal de Willebroeck tout le cube d'eau de la Senne dont on peut disposer.

Quant aux eaux du collecteur de Laeken qui passaient par le siphon du Marly, des ordres sont donnés pour établir une communication entre ce collecteur et le siphon de l'avenue de la Reine qui, dès lors, assurera l'écoulement des dites eaux. En attendant, ces eaux seront relevées, au moyen de pompes, dans le canal.

Les scaphandriers du service spécial de l'Escaut sont chargés de faire une reconnaissance dans la passe au droit du siphon afin d'écarter tout ce qui constituerait un danger pour la navigation.

La cause de l'accident n'a pu encore être déterminée. Tout ce que l'on peut dire, c'est que la chute du mur a coïncidé avec un relèvement d'environ 60 centimètres de la flottaison dû à la crue de la Senne.

M. Coppieters. — Je remercie l'honorable ministre des renseignements qu'il vient de nous fournir. S'il me le permet, je voudrais lui donner un conseil. J'ai appris qu'au cours des travaux qu'on a exécutés cette nuit régnait un désordre complet. Il y avait là l'armée, des entrepreneurs, des ouvriers, la police, les pompiers etc., et cela manquait absolument de direction. Je comprends qu'au premier moment, dans une catastrophe de ce genre, on perde un peu la tête, mais si l'on veut aller vite et travailler efficacement, il faut qu'il y ait un chef unique et que le commandement soit confié à un homme compétent.

CONTINUATION DE LA DISCUSSION GÉNÉRALE : 1^o SUR LA PROPOSITION DE LOI DE M. HANREZ SUR LA RESPONSABILITÉ DES ACCIDENTS OCCASIONNÉS PAR LES VOITURES AUTOMOBILES; 2^o SUR LA PROPOSITION DE LOI DE M. MAGNETTE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES ET CONDUCTEURS D'AUTOMOBILES.

M. le président. — Nous reprenons la discussion générale. La parole est à M. Berryer.

M. Berryer. — Messieurs, je ne vous referai pas l'histoire de Dracon. Cependant en prêtant hier une oreille attentive au récit de l'honorable M. Vandenpeereboom, j'ai été pris d'une inquiétude. Je me suis demandé

si, à l'époque de Dracon, ne vivait pas aussi un certain Nestor, de vénérable mémoire, et si ce Nestor, à force de vouloir empêcher ses concitoyens de recourir à des mesures modérées et de juste milieu, n'a pas lancé Dracon dans ses réglementations excessives. Je n'ai pas qualité pour élucider ce point, je ne suis pas un éminent historien comme l'honorable M. Vandennepeereboom, mais je livre ce point à ses méditations et à ses recherches. J'espère qu'il voudra bien nous en apporter les résultats. Je crois d'autant plus pouvoir le solliciter de lui, qu'il ne m'a pas épargné dans son discours. Il m'a ménagé un trait malicieux, dont vous allez pouvoir apprécier toute la perfidie, en vous annonçant que je prononcerai un discours éloquent. Dès lors, je compte sur la réparation à laquelle je crois avoir droit.

Non, messieurs, il n'est pas ici question d'éloquence. Je ne dispose pas d'éloquence et le sujet d'ailleurs n'en comporte pas. Il est question ici de raisonnement, il est question d'argumentation, il s'agit de logique, de rechercher en commun si nous croyons qu'il y a quelque chose à faire, ou si nous pensons que nous devons rester dans le *statu quo*.

Je ne puis m'empêcher, en commençant, d'apporter ici ma part contributive d'encens en rendant, comme les orateurs qui m'ont précédé, un hommage aux courageux auteurs des propositions qui nous sont soumises. Rappelons-nous que, dans le début, ces auteurs n'ont pas seulement paru courageux, ils ont paru téméraires. Je leur demande bien pardon de cette expression, mais ils ont paru presque excentriques. Vous constatez, messieurs, le chemin qu'on a parcouru depuis lors. Aujourd'hui, on considère cette question comme toute naturelle. Elle ne révolutionne plus l'opinion publique, elle a acquis droit de cité.

Pourquoi? Parce qu'il ne s'agit pas ici, à mon sens, d'un mouvement factice.

Un mouvement factice n'aurait pas tardé à tomber. Il s'agit ici d'un mouvement qui est absolument fondé en raison, qui est général, que nous voyons se manifester en tous pays, il s'agit d'un mouvement qui, de jour en jour, devient plus justifié. Un mouvement pareil n'est pas dû à des causes artificielles, et lorsque, comme je le crains, nous entendrons tout à l'heure l'honorable ministre de la justice nous demander de conserver pour les automobilistes le régime du droit commun, j'aurai le regret de penser — je le dis dès maintenant — que l'honorable ministre demande à notre pays de se placer dans une situation de splendide isolement et que, par notre abstention, nous cesserons d'être la règle pour devenir l'exception.

Mouvement factice? Non pas! Mouvement dû à des causes artificielles? Non pas! M. Magnette vous le disait hier, dans son beau discours, nous avons reçu des approbations enthousiastes. Oh! je le sais, il est facile — et l'on ne s'en est pas fait faute dans l'autre camp — d'attribuer à des mobiles par trop humains la campagne qu'on a entreprise, ce serait l'envie, la jalousie, la peur, la vengeance. On s'est plu très malicieusement à dire que nous sommes tout bonnement en présence d'une différence de point de vue selon le côté de la barricade où l'on se trouve... La fameuse barricade de Clémenceau!

Nous n'assisterions qu'à la collision des mentalités de ceux qui sont dans l'automobile et de ceux qui sont en dehors. Il n'y aurait rien que la révolte contre le luxe, contre la richesse, et cette révolte, étant de tous les temps et de tous les pays, ne vaut pas qu'on s'en inquiète outre mesure.

Mais, messieurs, les honorables orateurs qui m'ont précédé l'ont démontré, il ne peut être question, — le procédé est trop commode et par trop intéressé, — il ne peut être question, dis-je, d'expliquer le mouvement de cette façon : les illégalités, on les rencontre partout; la richesse coudoie la pauvreté, c'est un fait de tous les jours. Mais a-t-on jamais vu la résistance à ces inégalités provoquer un mouvement aussi général, aussi durable? Jamais! Pourquoi, alors, le mouvement dure-t-il? C'est parce que les doléances sont fondées, c'est parce que ce n'est pas, comme le disait M^r Keesen, un amour-propre froissé qui lui donne naissance, mais des plaintes légitimes, des lésions de droit acquis, des froissements d'intérêts, jusqu'ici respectables et respectés.

Voilà l'explication; elle est toute naturelle et elle intéresse tout le monde.

On a dit des automobiles — c'est René Bazin — qu'elles sèment du socialisme par les chemins. Peut-être, messieurs, et pourquoi? Est-ce seulement parce que telle lésion de droit s'est commise, ou telle contravention ou tel accident? Non, messieurs, c'est surtout parce que l'opinion publique a une espèce de croyance confuse que les automobilistes, grâce à leur influence, à leur puissance, peuvent commettre tous ces méfaits avec une assurance d'impunité. C'est cette impunité-là dont on ne veut pas, impunité au point de vue pénal comme au point de vue civil qui provoque un malaise universel.

On constate que des infractions ne sont pas réprimées et que des victimes d'accidents d'automobile ne reçoivent pas la réparation à laquelle elles ont droit et l'on conclut qu'il y a quelque chose à faire. Est-ce excessif? On discute des modalités, on diffère d'opinion, mais avez-vous rencontré quelqu'un qui, n'écoutant que la voix de sa conscience, ait osé dire qu'il n'y a rien à faire.

Cette conclusion préliminaire, on ne peut la perdre un instant de vue au cours de la discussion. On peut différer quant à l'opportunité ou à l'efficacité de certaines mesures. On est d'accord qu'il faut, coûte que coûte, assurer l'identification du coupable pour la répression et pour les victimes les réparations auxquelles elles ont droit. La réforme doit poursuivre ce double but, ne le perdons pas un seul instant de vue. Et si vous le voulez bien ainsi, ma démonstration sera courte.

Je dis que la réforme doit poursuivre ce double but : identification du coupable et réparation assurée. Cela étant, nous nous trouvons immédiatement en présence de la grande divergence qui s'accuse entre le ministre de la justice d'une part, les auteurs de la proposition et M. le rapporteur d'autre part, quant aux moyens à adopter.

Je disais hier, lorsque j'ai commis, et j'en demande pardon au Sénat, le délit de dérobade vers 4 heures et quart, que j'ignorais les arguments de l'honorable ministre. J'exagérerais quelque peu. M. le ministre nous a tenu au sein de la commission de la justice sous le charme de sa parole, claire, lucide, durant un temps qui nous a paru court mais pendant lequel il nous a développé les arguments qui me semblaient devoir être les principaux et que nous retrouverons probablement dans son discours de tout à l'heure. Quels étaient ces arguments? Ils ressemblaient quelque peu à ceux de l'honorable M. Vandennepeereboom; il concluait au maintien du *statu quo* disant : la législation pénale et les mesures réglementaires sont suffisantes. Mais si M. Vandennepeereboom pensait que la législation au point de vue civil venait trop tôt, — et c'était notamment cette considération qui l'empêchait jusqu'à présent d'adhérer à l'amendement que j'ai eu l'honneur de déposer —, l'honorable ministre n'est pas loin de soutenir que cette législation vient trop tard, et il n'hésiterait pas à vous dire : On l'eût comprise il y a dix ans, alors que les automobilistes n'étaient pas maîtres de leurs machines; celles-ci n'étaient pas perfectionnées comme elles le sont maintenant, les freins ne fonctionnaient pas ou ne fonctionnaient guère; les chauffeurs étaient des conducteurs d'occasion, des espèces de sauvages les uns plus hardis que les autres. Aujourd'hui, les machines sont parfaites, les chauffeurs sont formés dans des écoles spéciales, ils vont demain avoir des diplômes de capacité qu'on pourra leur retirer; et, c'est à ce moment, tandis que parallèlement la foule a fait son éducation et n'est plus prise de cette panique qui la paralysait et provoquait beaucoup d'accidents, c'est à ce moment que vous demandez une législation spéciale! Ce serait une sorte d'anachronisme, nous ferions rire.

Rappelons la peur des bicyclettes qui ont épouvanté d'abord d'innofensifs passants; aujourd'hui, ils ne les voient plus et, comme conclusion : contentons-nous tout au plus de toucher à la législation pénale et aux mesures réglementaires. Autrement, gare à l'industrie nationale! Et M. Vandennepeereboom de dire aussi : Gare à l'industrie nationale! Et M. Magnette de répondre : Nous ne voulons pas y toucher! Et M. Vandennepeereboom de répliquer : Bien que vous ne vouliez pas y toucher, vous y toucherez quand même, sans le savoir.

Sans le savoir, nous risquerions de commettre quelque dommage à l'industrie nationale. Pourquoi? De deux choses l'une : ou bien vos mesures seront inefficaces, ou bien si vos mesures — et c'est ce que vous prétendez — ont la même efficacité que les nôtres, eh bien, vous aussi vous allez mettre en péril l'industrie nationale.

A-t-on jamais vu ces arguments retenir les pays voisins? Et cependant, dans les pays voisins, la question est aussi brûlante qu'en Belgique.

En France, notamment, la fabrication des automobiles occupe plus de soixante-dix mille ouvriers et dispose d'un capital de plusieurs centaines de millions. Or, voyons-nous en France le législateur hésiter? En aucune façon.

Qu'en est-il en Angleterre? Je me permets de vous lire le passage d'un rapport présenté tout récemment à la Chambre des députés de France au nom de la commission des travaux publics par M. Simonet :

« L'Angleterre, qui est la nation où la sécurité du public est le plus rigoureusement défendue et les indemnités en cas d'accident le plus largement dispensées aux victimes, ainsi que la répression pénale fort sévère, n'en est pas moins l'une des nations où les progrès de la locomotion automobile ont été les plus brillants dans ces dernières années. Elle est notre meilleure cliente pour les automobiles : 65 millions d'exportation en 1906, c'est-à-dire la moitié de notre exportation annuelle totale. »

En Allemagne, on a voté cette loi que nous a fait distribuer l'honorable M. Braun. L'Allemagne n'a pas hésité à entrer, de façon beaucoup plus hardie que nous, dans la voie que nous engageons le Sénat à suivre. Et la législation civile entrera en vigueur avant les mesures réglementaires. Et cependant c'est une nation qui protège avec acharnement son industrie nationale !

Je pense donc que l'honorable M. Magnette a parfaitement raison de défendre sa thèse et que si l'on considère le résultat des réglementations qui ont été votées quant aux automobiles et non pas contre les automobiles, on constate qu'il n'y a jamais eu, de ce chef, la moindre répercussion sur l'industrie nationale.

Mais, dit-on, votre intervention se produit trop tard. Elle ne vient pas trop tard. Elle eût pu venir plus tôt, c'est vrai. Il en a malheureusement été ainsi de toutes les réglementations.

Leroy-Beaulieu a parlé de la période cahotique de la grande industrie.

C'était la période pendant laquelle la grande industrie s'essayait à la vie. Le désordre régnait en maître. Elle répandait une large prospérité : Au prix de quels sacrifices ! Et quel tribut ne prévalait-elle pas, comme rançon de son activité, sur la vie et la santé physique ou morale des travailleurs ? A ce moment, il n'existait pas de réglementation, et puis les choses s'améliorèrent, l'harmonie commençait à régner, l'ordre s'étendait petit à petit. C'est la période pendant laquelle on vote les lois sur les conditions du travail, on protège les femmes, on écarte les enfants de l'usine. Et cependant l'aurore d'une situation meilleure était apparue depuis longtemps. Ces considérations n'ont pas empêché de consacrer et de fixer le progrès par des lois et d'éviter tout recul. Il peut en être de même pour les automobiles. Au début, il y avait des tâtonnements, on traversait une espèce de période préhistorique, ce n'était pas le moment de légiférer ; mais maintenant que le tassement s'est produit, qu'il y a des situations acquises, des abus connus, des griefs dégagés, c'est le moment de faire mieux.

Un autre argument des partisans du droit commun, c'est que les accidents auraient diminué. L'honorable M. Magnette nous disait hier spirituellement ce qu'il avait appris par les statistiques et ce que valent celles-ci. A ce propos, je me rappelle un passage d'un des jolis et solides discours que nos assemblées parlementaires doivent à M. Liebaert. Il rappelait dans une discussion du budget des chemins de fer cette boutade d'un humoriste anglais. Il y a, disait celui-ci, différentes façons de mentir, l'une consiste à se parjurer, pour l'autre, il suffit de faire des statistiques (rires).

Je ne parlerai pas des statistiques qu'on a invoquées au Reichstag allemand et d'après lesquelles il serait démontré que les automobiles avaient provoqué moins d'accidents que les voitures d'enfants. Et puis, si même les accidents avaient diminué, serait-ce une raison pour ne pas légiférer et ne me serait-il pas permis de vous soumettre une réflexion ?

Doit-on en attribuer tout le mérite à la prudence des automobilistes ou bien ne sont-ce pas les piétons qui sont devenus extraordinairement craintifs ? Je crois qu'il en est ainsi pour une grande partie et qu'il faut rendre surtout hommage aux piétons et autres usagers de la route. Les piétons ont abandonné la lutte ; ils ont déserté le champ de bataille.

L'honorable M. Magnette rappelait hier qu'il est des chaussées qu'on n'ose plus emprunter. Faites appel à vos souvenirs, à votre expérience de tous les jours : Dans le pays que vous habitez, certains jours, les dimanches après-midi, par exemple, il y a des routes sur lesquelles on n'ose plus s'aventurer. On préfère se sacrifier, faire de longs détours plutôt que d'avaloir la poussière soulevée par les automobiles, être écla-boussé par leur boue et courir pour soi et pour les siens les pires dangers. Et quand, par aventure, les amateurs de promenade ont encore l'audace d'emprunter ces voies de communication, dans quelles conditions se trouve-t-on ? La réponse est facile, le fait est de tous les jours, c'est le pain quotidien : On marche à la file indienne en prenant le moins de place possible. Dès que l'automobile a fait retentir son avertissement le plus lointain, toute conversation cesse, on a soin de disposer sa femme et ses enfants sur l'accotement ou dans le fossé de la route, les plus agiles vont sur les talus. L'automobile arrive, elle passe triomphante, ne provoquant aucune espèce d'accident... Eh, merci : elle n'avait personne à mettre sous la dent. (Hilarité.)

Voilà comment les choses se passent et voilà à quelle situation misérable les pauvres piétons instruits par l'expérience doivent se résoudre. Ils doivent risquer leur peau, en faire fi ou bien, comme disait un professeur d'université de France, fuir devant l'automobile comme une nuée de moineaux.

Il me semble que cette situation n'est pas des meilleures et que pour l'améliorer autant que de besoin, la réglementation que nous proposerai-

l'honorable ministre ne sera pas de nature à nous donner complète satisfaction. Je vais m'efforcer de vous le démontrer, car, comme je le disais tout à l'heure à l'honorable M. Vandenpeereboom, il ne s'agit pas ici d'éloquence ni de phrases, mais bien d'arguments.

Premier point de vue : La réglementation n'atteint pas le double but poursuivi. La réforme manque son second objet. La réglementation préventive peut empêcher des accidents de se produire, des victimes d'être sacrifiées, mais que fera-t-elle quant à l'accident qui se produira malgré tout et aux victimes de cet accident ? Le plaideur ne s'embarrasse pas de l'encombrement des tribunaux, des fluctuations et courants de jurisprudence, des nécessités de l'accélération des instructions. Il ne connaît que son procès. Si on ne lui rend pas justice, il croira à la faillite de la justice.

La victime d'un accident d'automobile ne connaît que son malheur. Il lui importe bien peu d'être l'anneau d'une chaîne plus ou moins longue ou plus ou moins courte. Ce qu'elle veut, c'est que son accident à elle se trouve réparé équitablement et complètement. Eh bien, à cet égard, évidemment, le droit pénal aggravé, la législation préventive, préserveront un certain nombre de candidats à l'accident, mais ceux qui, par malheur, seront élus et écrasés par une automobile se trouveront-ils dans une situation meilleure demain qu'aujourd'hui. Qu'importe à la victime que son cas soit plus ou moins exceptionnel et le nombre de ses compagnons de malheur plus ou moins grand ? Son droit est aussi respectable que si son sort était partagé par d'autres. Voilà un argument que je considère comme capital, et il sera sans doute très difficile à l'honorable ministre, malgré la souplesse de son talent et de sa dialectique, de le réduire à néant.

Quant à la législation préventive, je vous avoue que je n'ai pas à son égard les espérances de l'honorable ministre et celles de l'honorable M. Vandenpeereboom. Pourquoi ? C'est une appréciation. Mais est-ce une pure appréciation que j'oppose à celle de M. le ministre et à celle de M. Vandenpeereboom ? Non pas, c'est une question d'expérience. En France, on a commencé comme on veut commencer ici. On a débuté en 1899 et en 1901 par une législation purement anodine, par l'organisation de mesures réglementaires, par l'établissement de l'examen et du permis de conduire, par le retrait de ce permis. Cette réforme purement réglementaire se révéla manifestement insuffisante.

En 1901, M. Baudin, ministre des travaux publics, disait déjà : « Nous nous plaçons à escompter l'efficacité des mesures que nous vous proposons et que nécessitent les imprudences d'un certain nombre de conducteurs ; si l'expérience montrait malheureusement l'inefficacité de ces premières mesures, le gouvernement serait obligé de recourir aux mesures les plus rigoureuses qu'exigerait la sécurité de la circulation publique sur les routes. »

Eh bien, c'est ce qui s'est produit ; la législation nouvelle de 1901 n'a guère donné de résultats.

Un nouveau projet est déposé. Il vient d'être rapporté. Ceux qui visent la responsabilité civile ne se comptent plus.

La France, messieurs, était excusable en ne s'engageant tout d'abord que dans une voie restreinte. On conçoit que l'on ait voulu commencer par certains détours et ménager les transitions, mais, serions-nous aussi excusables si nous suivions les exhortations de l'honorable M. Vandenpeereboom, alors que nous avons vu que cette législation n'a rien produit en France, alors que nous voyons l'Allemagne faire appel aux deux ordres de mesures que nous préconisons ? C'est la responsabilité civile qui est appliquée tout d'abord, tandis que les mesures réglementaires viendront après. Il semble, messieurs, que nous n'aurions pas d'excuse à invoquer dans ce cas, puisque nous avons pu nous instruire par l'exemple d'autrui.

Je crois en avoir dit assez, en ajoutant ces considérations aux arguments des honorables MM. Libiouille et Magnette, pour démontrer que nous ne pouvons pas aboutir, au point de vue de la responsabilité civile, à ce procès-verbal de carence que M. le ministre de la justice nous demandera. Je pense que ce serait une véritable déception et qu'il y a quelque chose de mieux à faire. Je l'ai dit en commençant, on peut évidemment différer d'opinion quant à la sévérité des mesures à prendre, quant au point de savoir jusqu'à quel degré on bouleversera ou on ne bouleversera pas les principes du Code civil, mais dire qu'une réglementation préventive est suffisante, c'est une erreur absolue.

Faut-il rencontrer cette objection qu'actuellement tous les accidents qui méritent réparation sont réparés par l'application du droit commun ? Je ne le pense pas. D'ailleurs, de deux choses l'une : ou bien vous avez raison et tous les accidents sont aujourd'hui réparés, et alors la loi serait tout au plus inutile ; ou bien si, au contraire, nous avons raison, la loi

nouvelle sera appliquée, elle conduira aux résultats que nous désirons en réparant l'injustice d'un préjudice que n'accompagne pas une indemnité.

Messieurs, faut-il, quand on a conclu qu'il y avait quelque chose à faire au point de vue des dommages, faut-il aller jusqu'au système de la commission si magistralement rapporté par l'honorable M. Braun ?

J'éprouve ici le besoin d'apporter aussi mon modeste hommage à l'œuvre gigantesque et si littéraire de notre brillant rapporteur. Cette œuvre, messieurs, restera, qu'on vote ou qu'on ne vote pas le projet de la commission. M. Braun a reçu l'hommage de tous et je puis lui dire, moi, qui me suis appliqué dans ces derniers temps à lire ce qui avait paru quant à la répression des accidents d'automobiles et aux réparations civiles qu'ils entraînent, qu'il a reçu un hommage peu enviable sans doute, mais, néanmoins, très flatteur : l'hommage du pillage général dans les autres pays. (Rires.)

Messieurs, faut-il aller jusqu'à adopter les conclusions de l'honorable M. Braun ? Pour ma part, je ne le pense pas, et c'est pourquoi je propose un moyen terme, une mesure intermédiaire, dont je parlerai dans quelques moments. Je laisserai à l'honorable ministre le soin de discuter la thèse de M. Braun. D'une façon générale, je pense que son système est trop compliqué, qu'il manque un peu d'unité, qu'il est quelque peu artificiel, qu'il n'est pas parfaitement logique. Oh ! sans doute, cela est admirablement agencé, cela est très ingénieux, c'est une vraie œuvre d'art, mais enfin il me paraît qu'on pourrait atteindre certains bons résultats par un chemin plus court, en adoptant une réforme moins radicale. Je suis surtout heurté, je dois le dire, dans le système du risque proprement dit, par cette conséquence que le demandeur lésé ne court pour ainsi dire par l'aléa de la preuve contraire. Quelle est la base de cette théorie ? La conception est très simple. C'est la chose qui devient responsable. La chose est là ; elle est mon mandataire, elle est mon représentant. Si elle veut se permettre d'occasionner des dégâts, de commettre un dommage, je paye pour elle. C'est comme une responsabilité qui fonctionne automatiquement par l'intermédiaire d'un objet quelconque.

Telle est la théorie rigoureuse ; mais à peine le système est-il formulé que « le flot qui l'apporta recule épouvanté ». On est vite obligé d'y introduire des correctifs, d'admettre dans le système de la commission la faute même légère de la victime, de distinguer entre les cas fortuits et la faute majeure, ce qui n'est pas parfaitement logique et ce qui est abominablement difficile, cette distinction devant donner lieu à des procès nombreux, et puis surtout de faire appel à ce qu'on a appelé la soupape de sûreté du système du risque, c'est-à-dire au forfait. Or, le forfait, l'honorable ministre vous le démontrera, n'est pas admissible en matière d'automobile. Il a été accepté dans la réparation des accidents du travail, quoique, même dans ce domaine, il a soulevé des protestations de la part des populations laborieuses.

Nous avons cru, en faisant la loi sur les accidents du travail, qu'elle serait acclamée par tous les ouvriers. Or, il n'en est pas toujours ainsi. Combien qui reçoivent aujourd'hui 50 p. c. du dommage subi s'imaginent qu'ils auraient obtenu réparation intégrale sous l'ancien régime.

Il en serait certainement de même en matière d'automobile. On ne peut nier que, si le patron et l'ouvrier sont des associés, il n'y a aucune espèce de contrat entre l'automobiliste, le piéton ou tout autre usager de la voie publique. Il est de plus absolument impossible à l'automobiliste de choisir son risque. On peut comprendre un patron surveillant certains ouvriers qu'il emploie, les congédiant comme des aléas redoutables, transformant ses machines. Il trouve, en outre, une base dans le salaire. Mais l'automobiliste ne sait pas qui il rencontrera sur la route, si ce sera un piéton qui vaut un million ou un piéton qui ne vaut que quelques centaines de francs. Il ne peut ni restreindre ni supprimer son risque. On le voit, il n'y a aucune assimilation possible.

C'est surtout le système du forfait, sans base proportionnelle avec chiffre maximum qui n'est pas défendable ; qu'on mette 50,000 francs ou 100,000 francs, c'est absolument la même chose.

M. Vandeppeereboom a eu parfaitement raison dans cette partie de sa démonstration. Il est absolument inadmissible que de petits accidents et que des accidents moyens soient complètement réparés grâce à ce forfait de 50,000 francs, tandis que les accidents dont des personnes plus considérables et qui représentent une valeur plus grande seront les victimes ne soient suivis que d'une réparation partielle.

Jamais l'opinion publique n'admettra que, lorsqu'on se trouvera devant une faute flagrante du conducteur d'automobile, l'indemnisation complète puisse faire défaut demain, alors qu'on l'obtient aujourd'hui.

Voici un accident qui a provoqué à Liège tout récemment une émotion profonde.

Sur une route très étroite, près de la ville, dans une région populeuse, à 6 heures du soir, deux automobilistes se livraient, paraît-il, à une course de vitesse. Deux enfants, qui s'étaient garés contre un mur, furent atteints par l'une des voitures là-même où ils s'étaient réfugiés. Le mur fut renversé et des briques, projetées contre un train qui passait à proximité, blessèrent des voyageurs.

Quant aux enfants, l'un avait cessé de vivre quand on le releva ; l'autre était gravement blessé.

Se figure-t-on l'indignation que soulèverait le forfait appliqué à pareil accident, qui semble si manifestement dû à la faute inexcusable du chauffeur ?

Messieurs, j'abrège, car je suis certain que l'honorable ministre entrera dans cet ordre d'idées. Je sais qu'il y a l'option éventuelle pour le droit commun. Mais cette option sera rare et difficile, je pourrais le démontrer.

En résumé, je conclus qu'il me paraît difficile d'introduire toute cette artillerie dans nos lois ; au contraire, nous pourrions, je pense, recourir à une mesure plus anodine, à une solution plus modérée et qui serait mieux dans la vocation du Sénat.

C'est dans ce sens qu'est conçu l'amendement que je me suis permis de soumettre à vos délibérations. Il ne s'agit pas de rester en panne, il ne s'agit pas non plus de partir en quatrième vitesse comme le disait le comte de Merode ; mais d'aller un train de père de famille, de bon législateur. Je me suis demandé : N'y a-t-il pas dans notre droit une disposition que nous pourrions appliquer ici par assimilation, de telle façon que la différence entre le régime ancien et le régime nouveau heurte le moins possible ceux à qui la loi est applicable. J'ai pensé, messieurs, sans grand mérite d'ailleurs, car d'autres avant moi l'avaient préconisé, M. Braun lui-même m'en avait parlé un jour au sortir d'une séance de la commission, qu'il faudrait chercher du côté de l'article 1585.

Il y a là, effectivement, un texte auquel nous pourrions demander l'hospitalité, hospitalité qui nous serait très favorable et qui en vue de l'accueil éventuel de la réforme est très important, nous ferait suivre la ligne de moindre résistance.

Il n'y a pas, dans le Code, la théorie du risque ; ou du moins elle y est très peu.

Il y a, au contraire, dans nos codes, comme le disait l'honorable M. Magnette et après lui l'honorable M. Libiouille, à côté de la théorie de la faute prouvée, la théorie de la faute présumée. Il y a le renversement de la preuve. Il s'agit donc d'appliquer cette méthode à l'automobile.

Messieurs, quand quelqu'un qui a acheté un immeuble se trouve embarrassé devant les dimensions trop vastes de cet immeuble, il essaie d'abord d'approprier celui-ci. Il tâche de s'y loger le mieux possible. Eh bien, toute ma politique consisterait à loger dans un article du Code, que nous possédons depuis un siècle, la responsabilité en matière d'automobile.

Nous avons une certaine liberté de choix. Il y a l'article 1584 en vertu duquel on répond du fait des choses dont on a la garde. J'ai cru devoir l'écartier. Il faudrait faire subir aux termes une grave violence. Une automobile n'est pas une chose dont on a toujours la garde. Cet article 1584, indépendamment de ce premier argument, ne nous apporte rien ou très peu de chose pour d'autres raisons. Il présente d'abord cet inconvénient de provoquer les conflits de présomption. Il peut se faire, lorsque des collisions se produisent entre véhicules, qu'on doive se demander où est la faute. Et puis, la jurisprudence belge veut qu'avant que le propriétaire de la chose soit déclaré responsable, le demandeur ait prouvé le vice de la chose ou qu'il ait prouvé la faute du gardien. Dans ces conditions, l'application de cette disposition était bien difficile et peu efficace puisqu'elle exige, comme condition préliminaire, l'administration d'une preuve par le gardien. Nous aurions donc appliqué les dispositions de l'article 1584 aux automobiles que nous nous serions trouvés dans la même situation qu'auparavant.

Il y a encore l'article 1586. A cet égard, les magistrats, surtout en France, ont accompli des prodiges de virtuosité. Un bâtiment s'écroule ; un passant est écrasé.

Que dit l'article 1586 ? Il dit que si la victime peut démontrer le défaut d'entretien ou le vice de construction, l'accident est définitivement à charge du propriétaire.

On a voulu tenter de faire rentrer la responsabilité des automobilistes dans ce bâtiment-là. En réalité, je crois qu'un bâtiment où se trouveraient amoncelées des choses si différentes serait une espèce d'arche de Noé ! On a tâché, en France, d'assimiler une canalisation électrique ou un arbre à un bâtiment pour réussir à indemniser les victimes sur le pied de l'article 1585 du Code civil. Ce sont là des assimilations choquantes,

bizarres, dont je suis d'autant moins partisan que nous sommes en possession de cet article 1385 du Code qui peut nous dispenser de nous livrer à pareille acrobatie juridique.

L'honorable M. Magnette a bien voulu rendre hommage à l'amendement que j'ai déposé. Je l'en remercie cordialement. Nous sommes de vieux compagnons du barreau et nous siégeons ensemble dans d'autres assemblées délibérantes. Je pouvais m'attendre à cette marque d'aimable courtoisie. Ce n'est pas une raison pour me dispenser de l'en remercier cordialement.

Que dit l'article 1385? Il règle la responsabilité du propriétaire quant à ses animaux. Je cite un exemple : Un cheval est là, un passant le frôle à une petite distance. Le cheval lance une ruade ou mord. Responsabilité du propriétaire!

Le cheval se permet des incartades préjudiciables sur la voie publique, soit qu'il s'échappe ou qu'il se dérobe à son gardien, ou qu'il manque de docilité.

Responsabilité *ipso facto*.

Une automobile est là, fait explosion et blesse un passant. Là il n'y a point de responsabilité! Quelle différence y a-t-il entre cette automobile qui fait explosion et ce cheval qui mord ou lance une ruade?

L'automobile n'obéit plus pour une raison ou pour une autre, non parce qu'elle a mauvais caractère comme le cheval, mais, par exemple, parce qu'un organe s'est rompu. Elle n'obéit plus, elle poursuit sa course dévastatrice, elle vient à blesser quelqu'un comme l'aurait fait le cheval. Pas de responsabilité!

J'ai pensé qu'il y avait là un rapprochement qui s'imposait, qu'il y avait là une similitude de situations vraiment indéniable, qu'il y avait une analogie parfaite entre ces situations et que vraiment on ne comprenait pas comment le propriétaire du cheval-vapeur, de l'engin mécanique, pouvait être traité d'une façon plus favorable que le propriétaire du cheval ou de n'importe quel animal. Il m'a semblé que ce qui était logique, c'était de soumettre les deux propriétaires à un seul et même traitement. Cette idée, messieurs, a été défendue, comme solution transactionnelle, par des auteurs très considérables et entre autres par M. Wahl, professeur de l'Université de Paris. Je n'ai rien fait, d'ailleurs, que commenter ce que je vais vous lire :

« Il est évident, dit M. Wahl, que si les rédacteurs du Code civil avaient prévu l'invention de véhicules où la traction animale serait remplacée par la traction mécanique, ils n'auraient pas accordé à la seconde, vis-à-vis de la première, une sorte de privilège. »

M. Josserand est l'homme qui, avec M. Saleille, a fait le plus, en France, pour la défense de la théorie du risque et de la responsabilité objective. Eh bien, M. Josserand, l'un des auteurs de ce système, le répudie pour les accidents d'automobile. Mais que dit-il, dans une conférence à l'Automobile Club, à Lyon, le 12 février 1908, quant à la transaction que je défends devant la haute assemblée?

Il s'exprime dans ces termes :

« Cette réforme — le renversement de la preuve — a mis en émoi le monde de l'automobile, et cependant, croyez-moi, il faut s'y résigner, elle s'accomplira envers et contre tout et il est politique de céder de bonne grâce ce qu'on est dans l'impossibilité de refuser; puis, parce qu'elle est juste, elle est légitime et une simple remarque suffira à vous en convaincre.

« L'article 1385 du Code civil met à la charge du propriétaire ou du gardien d'un animal les dommages que celui-ci peut causer; il consacre ainsi formellement, en ce qui concerne les accidents causés par les animaux, le fameux renversement de la preuve. Dès lors, comment ne pas l'étendre aux accidents causés par les automobiles? Serait-il équitable de traiter la victime plus ou moins durement au point de vue de la preuve, suivant qu'elle a été renversée par une automobile ou par un cheval? Je livre cette question à vos réflexions et je vous donne le conseil de suivre l'exemple des cercles automobiles de l'Allemagne qui ont accepté le principe de l'intervention de la preuve. »

Vous ai-je dit, messieurs, que M. Josserand était lui-même un fervent de l'automobilisme?

Je conclus sur ce point que, à mon avis, les automobilistes n'auront pas à se plaindre si on assimile leurs chevaux-vapeur aux animaux domestiques.

Ils doivent même être surpris que cette assimilation ne se soit pas produite plus tôt.

J'ajoute immédiatement que tel que cet article est appliqué en Belgique, il ne se présente pas avec les divergences de jurisprudence que nous rencontrons dans l'application de l'article 1384. Cet article, toutes les décisions judiciaires le proclament, est considéré comme établissant une

présomption de preuve. La victime montre sa blessure. Elle dit : C'est à ce cheval que je la dois. C'est au propriétaire de l'animal à faire la preuve qu'il n'est pas responsable. Il n'y a divergence que sur un point : c'est de savoir quelle doit être l'importance, le mode de fonctionnement de cette preuve contraire.

On peut prouver de deux façons : directement ou indirectement. Directement le propriétaire de l'automobile ou de l'animal devra dire : ce n'est pas moi, c'est la victime qui a commis une faute, telle faute; c'est un cas fortuit, tel organe s'est brisé; c'est un tiers qui s'est précipité devant l'automobile et qui, en commettant telle faute, a provoqué l'accident. Cela, c'est la preuve directe.

La preuve indirecte, l'automobiliste peut dire : je n'ai commis aucune faute, je n'ai enfreint aucune loi, aucun règlement. Donc cela doit être un cas fortuit, ou de force majeure, ou c'est la faute de la victime ou, peut-être, la faute d'un tiers. La responsabilité se dessinera ici par raisonnement, par induction.

Le texte que j'ai l'honneur de proposer exige la preuve directe. Il faut que l'automobiliste, pour dégager sa responsabilité, détermine le cas fortuit, la force majeure, la faute de la victime ou la faute du tiers. Je crois que c'est indispensable.

Si non, quelle sera la situation? Il arrivera que la victime s'adressant au propriétaire de l'automobile recevra cette réponse : Ce n'est pas moi, c'est un tiers qui a causé l'accident. C'est un passant, en mal de suicide, qui s'est brusquement jeté devant moi en provoquant l'embardée qui vous a blessé.

Que va devoir faire la victime si elle ne reçoit pas la réparation, à laquelle elle a droit, parce que le propriétaire de l'automobile aura été exonéré de toute responsabilité. Elle doit pouvoir exercer un recours contre le tiers; elle doit s'adresser à ce tiers. Pour cela, il faut que le propriétaire, sans se contenter de nier sa faute personnelle, ait donné tous les renseignements; il faut qu'il ait fait connaître le fond de sa pensée et apporté une relation exacte de la façon dont l'accident s'est produit. Sans cela, la victime est absolument désarmée. C'est du tiers qu'il faut obtenir la réparation du dommage causé. D'autres hypothèses d'exonération se présentent en foule à l'esprit. La victime se trouvait en état d'ébriété, elle souffrait de surdité, elle a été frappée d'attaque d'épilepsie au moment où surgissait l'automobile. Le charretier a brusquement quitté le côté réglementaire où il se tenait, ou il a abandonné son tombereau dans la nuit sans révéler sa présence par une lanterne allumée. Autant de preuves de faits libérateurs.

Est-ce un pneu qui a crevé, — je le suppose dans d'excellentes conditions d'entretien et convenant en tous points à la machine qu'il supporte, — c'est un cas fortuit. Comme aussi une direction qui se brise, un frein qui trahit le conducteur, alors que la machine avait été éprouvée dans les meilleures conditions possibles. Ils sont innombrables les cas fortuits ou de force majeure que l'on peut supposer. Ils exonéreront complètement ou partiellement le propriétaire (car il y aura parfois place à un partage de responsabilité) à condition qu'il les prouve. Trouvez-vous, messieurs, dans tout cela, je vous le demande, quelque chose d'effrayant? Est-ce une abomination? Tantôt, vous serez mordu par un chien dans la rue. Le propriétaire devra une indemnité simplement parce que le chien vous a causé quelque dommage, à moins qu'il ne prouve votre faute. C'est l'explication de l'article 1385. Pourquoi un autre traitement pour les automobiles. L'assimilation ne s'impose-t-elle pas avec l'amélioration considérable qu'elle comporte : le renversement de la preuve! Mais c'est une conquête appréciable : la victime n'ayant plus de preuve de fautes à faire et ce fardeau passant sur les épaules de l'automobiliste.

Ainsi disparaissent la plupart des griefs et des arguments qu'on invoque : l'accident se produit trop vite; la victime est brusquement jetée dans une série d'événements dont elle ne se rend pas compte; les témoins du côté de la victime sont absents, car l'accident est arrivé en rase campagne; le corps du délit n'est pas saisissable; on se trouve en présence des débris amoncelés de la machine; comment voulez-vous que moi, victime, je puisse me rendre compte de la pièce qui s'est rompue? Et puis les ressources me manquent; je ne puis pas entamer un procès! Eh bien, oui, toutes ces raisons disparaissent parce que c'est au propriétaire de l'automobile à faire la preuve.

Et est-ce juste de penser que c'est plutôt le propriétaire qui a commis la faute et de lui imposer cette présomption? Eh! juste ou injuste, c'est l'application de l'article 1385 du Code civil, d'abord. Et puis, franchement, je vous soumets cette réflexion qu'on a déjà répétée souvent : Si un accident ne peut s'expliquer que par une faute, de quel côté doit-on la supposer la plus vraisemblable? Est-ce du côté de celui dont la faute peut avoir pour résultat un dégât matériel occasionné à sa machine ou un

procès-verbal, ou est-ce du côté de celui dont la faute peut entraîner la mort ou lui valoir une blessure grave? Il est incontestable qu'en bon sens, qu'en saine logique, on doit prendre comme point de départ l'hypothèse que la faute a été plutôt commise par le propriétaire de l'automobile.

Et ainsi un pas énorme sera franchi! Quand on ne verra clairement ni le cas fortuit ou de force majeure, ni une faute de la victime, ni la faute d'un tiers, on sera en présence d'un accident mystérieux, inexplicable, à cause inconnue, ce ne sera plus la victime innocente qui devra, comme aujourd'hui, en supporter les conséquences dommageables, mais le détenteur de l'automobile, celui qui l'a mise en circulation à ses risques et périls pour en partager la bonne ou la mauvaise fortune. Tel est le sort éventuel du propriétaire de chevaux. Pourquoi celui des 16, 24 ou 40 chevaux d'une automobile serait-il nanti d'un injustifiable privilège?

Si l'on veut envisager les cas où il y a lieu à partage par coexistence de deux fautes ou coïncidence de cas fortuits et de faute de l'automobiliste, on est vite convaincu que cette répartition se fera très facilement et sera autrement aisée que la répartition du chiffre de 50,000 francs dans le système de la commission.

Messieurs, le système que je me suis permis d'esquisser est-il préférable au système de la commission? C'est par là que je termine ces observations. Je pense que ce système a, avant tout, la supériorité énorme de se rattacher à une loi existante. En matière fiscale, on aime à proclamer que les meilleurs impôts sont ceux qui existent.

Eh bien, dans d'autres ordres d'idées, les meilleures lois sont aussi celles qui existent. Elles expliquent peu de nouveautés, et même quand on les retouche, la somme d'innovation est réduite au minimum. Voici un article, l'article 1385 qui est appliqué depuis un siècle, qui est interprété, dont nous connaissons le côté fort et le côté faible, un article que les tribunaux manient tous les jours. Est-ce un effort bien grand de leur en demander une nouvelle application?

D'autre part, les conducteurs utilisés par les propriétaires d'automobiles sont ceux qui autrefois étaient utilisés pour conduire les chevaux; les chauffeurs sont souvent d'anciens cochers; le propriétaire d'une automobile avant de posséder ce véhicule avait des chevaux, ou il en a encore. Il s'agit donc de gens qui connaissent déjà cet article 1385 et qui se sont soumis au risque qu'il comporte.

Enfin, messieurs, je le répète, et vous l'avez entendu tout à l'heure par l'extrait du discours de M. Josserand, — je pourrais vous en apporter d'autres preuves, — les automobilistes eux-mêmes dans les autres pays sont très disposés à accepter cette transaction de l'article 1385.

Je conclus messieurs : N'est-ce pas là une formule moderne, une formule intermédiaire? N'est-elle pas digne de l'examen attentif du Sénat? Elle aura évidemment le défaut inhérent à toutes les formules de juste milieu, elle ne contentera complètement ni les uns ni les autres dans son désir de tenir la balance égale entre les divers intérêts. C'est une raison pour la faire préférer par ceux qui ont le plus vif souci de se soustraire à tout emballement et à toute exagération.

Sans doute, nous n'arriverons jamais à la conciliation absolue.

On a dit que l'automobilisme et la route ne sont pas faits l'un pour l'autre. Ce n'est pas absolument vrai. Ce qui est vrai, c'est qu'entre les autres usagers de la route et les automobilistes il n'y aura jamais union intime; jamais entre eux il ne se conclura un mariage d'affection. Tout ce que nous pourrions faire, c'est d'amener la conclusion d'un mariage de raison.

Eh bien, tâchons d'aboutir à ce mariage de raison, il vaudra beaucoup mieux que le divorce pour incompatibilité absolue d'humeur qui sévit actuellement. Tâchons de hausser la législation jusqu'aux réalités et aux exigences de la vie contemporaine, c'est notre impérieux devoir.

Nous vivons à une époque où on a multiplié les mesures pour assurer le repos, l'hygiène et la sécurité; nous vivons à une époque où, tout particulièrement, on s'est appliqué à assurer le repos du dimanche aux classes laborieuses. Pouvons-nous, au même moment, continuer à tolérer un état de choses fâcheux, douloureux, injuste, qui entrave les distractions et les loisirs et a sa répercussion dans l'agrément, la joie et l'intégrité de la vie de beaucoup. Le pouvons-nous quand il n'est nullement fatal et que, partout ailleurs, on y porte remède? Il me semble que non.

M. Magnette nous répétait hier, en terminant, qu'on lui avait dit : Quelle audace est la vôtre; il y a de nombreux automobilistes au Sénat; comment avez-vous la naïveté de présenter pareille proposition devant des personnes qui peuvent être intéressées à l'injustice de la situation actuelle? Pas plus que M. Magnette, je ne fera au Sénat l'injure imméritée de croire à la pertinence de l'objection. Je pense, au contraire, qu'il

mettra de la coquetterie à adopter une solution constituant une réforme efficace.

Oui, on signale parfois le Sénat comme une espèce de dernier refuge de la ploutocratie et de l'opulence égoïstes. En le conviant à prendre des mesures, même assez graves, à l'égard d'un sport qui est encore resté dans une certaine mesure aristocratique, j'ai la conviction que je le convie à faire un geste qui ne manquera ni de désintéressement, ni d'élégance, qu'il est dans ses traditions d'aimer à faire et auquel le pays ne manquera pas d'applaudir. (*Très bien! très bien! sur de nombreux bancs. — L'orateur reçoit les félicitations d'un grand nombre de ses collègues.*)

(M. le vicomte Simonis, président, remplace M. Dupont au fauteuil de la présidence.)

DÉPÔT DE RAPPORTS.

M. le comte Werner de Merode. — Messieurs, j'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat le rapport de la commission de la guerre chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget du corps de la gendarmerie pour 1910 et le rapport de la même commission qui a examiné le projet de loi concernant la pension des gendarmes.

M. Roberti. — J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat le rapport de la commission de la justice qui a examiné le projet de loi modifiant l'article 267 du Code pénal relatif aux infractions commises par les ministres du culte dans l'exercice de leurs fonctions.

M. de Ramaix. — J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat le rapport de la commission des affaires étrangères chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget de ce département pour l'exercice 1910.

— Ces rapports seront imprimés, distribués et les objets qu'ils concernent mis à la suite de l'ordre du jour.

REPRISE DE LA DISCUSSION : 1^o DE LA PROPOSITION DE LOI DE M. HANREZ SUR LA RESPONSABILITÉ DES ACCIDENTS OCCASIONNÉS PAR LES VOITURES AUTOMOBILES; 2^o DE LA PROPOSITION DE LOI DE M. MAGNETTE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES ET CONDUCTEURS D'AUTOMOBILES.

M. Magis. — Je viens faire entendre une note un peu discordante de celle que vous avez entendue de la part des orateurs qui m'ont précédé.

Je me permettrai d'abord de faire remarquer à l'honorable M. Berryer, qu'il est entré dans une voie telle que, pour être logique jusqu'au bout, il faudrait aller jusqu'à interdire l'usage de l'automobile. L'honorable membre, parmi les arguments qu'il a fait valoir, a énergiquement protesté contre la poussière soulevée par ce mode de locomotion. C'est assurément un grave inconvénient, mais l'automobile est faite pour déployer une certaine vitesse, qui, sans devoir jamais être excessive, soulève néanmoins beaucoup de poussière. Pour l'éviter, il n'y a qu'un moyen, supprimer les automobiles. M. Berryer ne veut certes pas aller jusque-là. Il s'est borné à réclamer, pour l'automobilisme, une législation spéciale consistant dans le renversement de la preuve. Il n'y en aura ni plus ni moins de poussière.

L'honorable M. Magnette disait hier qu'à des faits nouveaux il faut une législation nouvelle. Nous en sommes tous d'accord. Il est incontestable que l'automobile a créé une situation qui demande une certaine réglementation. Mais quelle réglementation? Les faits nouveaux commandent des prescriptions, mais ces prescriptions, à mon sens, doivent s'inspirer du droit commun, elles doivent reposer sur les principes généraux du droit. Il n'est pas nécessaire d'y déroger pour avoir raison des excès qui peuvent être commis en matière d'automobile. Je pense qu'il faut des règles de police, des règles préventives qui mettent obstacle aux abus et les répriment par des sanctions proportionnées. Mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire de modifier les principes du Code en matière de responsabilité civile.

L'honorable M. Magnette, pour justifier la légitimité d'une législation spéciale en matière de responsabilité disait que le gouvernement admettait bien une législation spéciale en matière de police administrative.

Messieurs, c'est là jouer sur les mots. La législation de police que propose le gouvernement est, évidemment, une législation spéciale, mais ce n'est pas une législation d'exception. Il y a une différence énorme entre une législation spéciale s'appliquant à des faits nouveaux, déterminant les délits ou les contraventions qu'ils peuvent faire naître et une législation d'exception en matière de responsabilité.

Incontestablement il y a eu des abus et des excès dans l'usage des automobiles et l'on en constate malheureusement tous les jours. Nous sommes tous d'accord pour les déplorer et reconnaître la nécessité d'y mettre un terme. L'on comprend que le public s'en émeuve et se plaigne et qu'un certain sentiment d'hostilité règne à l'égard de l'automobilisme.

Aussi devait-il arriver par réaction que l'on crût devoir chercher dans une législation rigoureuse et même d'exception à réprimer les abus constatés. C'est la tendance à laquelle ont cédé les honorables auteurs des projets de loi MM. Hanrez et Magnette et c'est encore la tendance à laquelle a cédé la commission de la justice dont l'honorable M. Braun nous a fait connaître les délibérations dans un rapport savamment conçu et où s'étale toute la subtilité du jurisconsulte le plus consommé. L'honorable M. Berryer a fait l'éloge de ce rapport, mais à l'éloge il a mêlé quelques épines. Après l'avoir beaucoup vanté, il n'a pas hésité à en critiquer vivement les conclusions pour défendre son propre projet qui consiste à assimiler le propriétaire d'une automobile au propriétaire d'un animal, conformément au principe de l'article 1385 du Code civil.

C'est en somme, comme je le disais tantôt, le système du renversement de la preuve à charge du propriétaire de l'automobile.

Messieurs, lorsque la bicyclette fut inventée, il y eut aussi un grand sentiment d'animosité dans le public, contre les premiers cyclistes, le même sentiment qui se produit aujourd'hui contre l'automobile, et cependant les cyclistes sont devenus légion et cet instrument, considéré au début comme un sport sert aujourd'hui au transport des ouvriers, des artisans, des employés. C'est un instrument populaire. L'automobile aussi deviendra chaque jour d'un usage plus répandu dans toutes les classes de la société. Ne constatons-nous pas déjà aujourd'hui que l'automobile n'est pas un instrument de luxe? Primitivement réservé à quelques privilégiés, ce mode de locomotion se vulgarise chaque jour. Ne voyons-nous pas les autobus à l'égal des trams transporter les voyageurs à prix réduit, les flacons automobiles mis à la portée de tous? Chaque jour se multiplient les usages commerciaux et industriels des autos, sous forme de voitures de commerce ou de simples camions. Leur emploi se développera de plus en plus. Je me promenais ces jours derniers dans les Ardennes et quel ne fut pas mon étonnement d'y voir des charriots automobiles servir au transport du bois. Et voilà l'instrument que l'on veut aujourd'hui frapper d'une suspension absolument injuste en mettant le propriétaire d'une automobile quel qu'il soit, hors du droit commun. Pourquoi donc n'y mettez-vous pas aussi les chemins de fer, les tramways et même les voitures à traction animale? Ces moyens de transport ne causent-ils pas et fréquemment des accidents? Pas plus tard qu'hier, j'ai vu, dans la rue Royale, le tram culbuter un ouvrier occupé avec ses compagnons à manœuvrer des matériaux pour la construction d'une maison. Heureusement, l'accident ne fut pas grave. Si le principe de la responsabilité présumée est vrai pour les automobiles, il n'y a nulle raison de ne pas l'appliquer aux autres modes de transport.

Messieurs, quel progrès n'a pas apporté l'automobile pour la facilité de nos relations et la pratique de nos affaires! Quels avantages n'a-t-elle pas procurés à des localités autrefois désertes et qui voient aujourd'hui affluer les visiteurs! Quel mouvement commercial et industriel considérable elle a créé! C'est par millions qu'il faut le chiffrer, on vous le rappelait hier. Que d'ouvriers, que de gens vivent aujourd'hui de l'automobile!

Et c'est en présence de ce développement magnifique qu'on veut édicter contre l'usage des automobiles une législation draconienne ainsi que qualifiait l'honorable M. Vandennepeereboom les propositions émanant de la commission de la justice. Nous n'avons je pense à examiner que ces propositions, car, l'honorable M. Magnette s'y est rallié et a renoncé à son projet de loi dont il n'a pas défendu la partie étrangère à la question de la preuve.

Examinons donc brièvement et sans nous lancer dans de grandes dissertations juridiques les dispositions que nous soumet la commission de la justice par l'organe de son distingué rapporteur M. Braun.

Ce projet pose en principe, en son article 14, que l'automobiliste est responsable de l'accident qu'il cause même en dehors de toute faute. Cet article est ainsi conçu : « En cas d'accident causé à des personnes par un véhicule automobile mis en circulation sur la voie publique, le propriétaire et le conducteur du véhicule sont tenus solidairement de réparer le préjudice qui en résulte, indépendamment de toute faute de leur part. »

Voilà le principe : responsabilité, abstraction faite de toute faute.

Cependant, messieurs, que de fautes d'autrui peuvent occasionner l'accident d'automobile!

L'honorable M. Magnette se plaignait hier et avec raison de la police rurale et de l'inobservation des règlements concernant la circulation sur nos grandes routes. Tous ceux qui les parcourent en automobile ou en voiture savent combien on rencontre de charrettes abandonnées, dont le conducteur est au cabaret, de charretiers endormis sur leur charrette ou ne se tenant pas à côté de leurs chevaux pour causer avec des compagnons de route; combien mettent de mauvais vouloir à se ranger, malgré

les avertissements répétés d'une automobile, combien négligent d'allumer leur lanterne! Tout cela se voit tous les jours et impunément, alors qu'on se montre très sévère pour les automobiles.

Je fais de l'automobilisme et mes honorables collègues me feront je crois l'honneur de croire que je ne parle pas par intérêt personnel.

M. Hanrez. — Vous ne faites pas de la grande vitesse.

M. Magis. — Non, je roule comme un père de famille et je recommande toujours la prudence, mais malgré tout on est exposé à des accidents. Dernièrement, j'ai rencontré sur une route, deux chevaux de roulier, broutant l'herbe des accotements, absolument abandonnés, en pleine liberté, sans mors ni bride. J'ai dû m'arrêter pour écarter les deux bêtes. C'étaient des animaux dont le propriétaire était responsable en cas d'accident, d'après l'article 1385 du Code, invoqué par l'honorable M. Berryer, à l'appui de son système. Je suppose qu'il soit arrivé un accident. Qui aurait été responsable, le propriétaire des chevaux ou le propriétaire de l'automobile? Je pose la question à l'honorable M. Berryer qui est plus juriste que moi et j'espère qu'il voudra bien m'en donner la solution.

Je causais de ces faits avec un magistrat communal d'un village voisin et je me plaignais en même temps du nombre de charretiers de sa commune qui n'allument pas leur lanterne le soir.

M. Steurs. — Elles ne le sont jamais.

M. Magis. — Vous devriez, lui disais-je, faire observer les règlements. Et cet honorable magistrat de me répondre : Que voulez-vous? Si je leur faisais dresser procès-verbal, ils me flanqueraient à la porte aux prochaines élections! (Rires.) Devant cet argument je n'ai pu que m'incliner.

Les règlements de police sur le roulage ne sont guère observés à l'égard des charretiers ni des conducteurs de voitures. C'est là souvent une cause d'accidents. Pourquoi, dans ces conditions, mettre les automobilistes hors du droit commun en les proclamant responsables de droit indépendamment de toute faute de leur part ainsi que le fait le projet de la commission?

Voilà donc le propriétaire de l'automobile, malgré tout, mis en suspicion. Quel que soit l'accident, le propriétaire de la voiture et le conducteur sont responsables et tenus solidairement de réparer le préjudice causé qu'il y ait faute ou non. Toutefois, la commission admet que l'automobiliste peut s'exonérer s'il prouve que l'accident est dû à la force majeure, mais elle exclut le cas fortuit. Elle admet encore son exonération totale ou partielle s'il prouve la faute de la victime. C'est le système complet du renversement de la preuve. Si l'automobiliste ne sait pas faire cette preuve, il doit réparer le préjudice causé et si le réclamant s'en tient à la présomption de l'article 12, il recevra une indemnité qui ne pourra pas dépasser 50,000 francs.

Pour justifier ce projet de loi, l'honorable M. Braun paraît vouloir l'assimiler au système qui a été admis en matière de réparation des accidents du travail et qu'on a appelé le système du forfait. Cette assimilation n'est pas possible, M. Berryer l'a démontré et je n'y reviens pas; mais je fais observer que, si l'on a admis le forfait en matière d'accidents du travail, c'était précisément pour éviter toutes ces discussions d'école auxquelles donnait lieu la distinction entre la faute lourde et la faute légère.

Que fait l'honorable M. Braun? Il propose d'écarter le cas fortuit, qui ne pourra pas être invoqué comme excuse par l'automobiliste, mais il lui permet d'invoquer la force majeure, et nous voilà dès lors lancés de nouveau dans des discussions théoriques sur le point de savoir sur ce qu'il faut entendre par cas fortuit et par force majeure.

A mon sens, au surplus, je trouve injuste de ne pas admettre le cas fortuit comme motif d'exonération au moins partielle.

Mais l'honorable M. Braun offre deux voies de recours à son choix à la victime. Elle peut baser son action sur l'article 12, auquel cas elle ne peut jamais obtenir une indemnité supérieure à 50,000 francs maximum, ou bien si elle veut obtenir une réparation plus étendue, elle peut intenter son action, dit l'article 17, d'après les règles du droit commun : chacun de ces modes d'action est exclusif de l'autre.

Voilà donc que vous laissez au plaignant le droit de décider à son gré s'il se contentera d'une indemnité qui peut aller jusqu'à 50,000 francs, sans avoir à faire aucune preuve, ou s'il réclamera une indemnité supérieure en suivant les règles du droit commun en matière de preuve. Ne pensez-vous pas qu'il y a là, pour le plaignant, un moyen de chantage à l'égard de l'automobiliste? Est-il possible d'admettre ce système où tantôt c'est la théorie du risque, du forfait, qui sera appliquée et tantôt la règle de droit commun, suivant ce que le plaignant jugera bon de

réclamer ? Est-il possible d'entrer dans une législation aussi compliquée, comme le disait l'honorable M. Berryer ?

Vous placez l'automobiliste dans une situation défavorable sous tous les rapports. Non seulement vous lui imposez l'obligation de faire la preuve quand même, mais par-dessus le marché, vous le laissez en face d'une double action au choix du réclamant. Je dis, messieurs, qu'un tel système peut engendrer les plus graves inconvénients.

L'honorable M. Braun, qu'il me permette de personnifier en lui la commission, ne s'est pas borné à ces dispositions. Il veut garantir le paiement de l'indemnité au moyen d'assurance et il oblige tous les automobilistes à s'assurer pour une somme de dommage éventuel à concurrence de 50,000 francs.

Vous vous défendez de vouloir entraver la prospérité de l'industrie de l'automobile. Cependant cette disposition n'aura certes pas pour effet de l'encourager.

Obliger un automobiliste à s'assurer jusqu'à concurrence d'une somme de 50,000 francs, c'est lui imposer une prime de 200 francs par an. Dans ces conditions, vous allez frapper, non seulement ceux qui font de l'automobilisme pour leur convenance, mais encore ceux qui font de l'automobilisme pour leurs affaires. Les transports en commun n'échapperont pas même à cette disposition et les autobus qui circulent dans la ville de Bruxelles seront obligés de s'assurer à concurrence d'une somme de 50,000 francs par voiture.

Les loueurs de taxi-autos devront supporter de ce chef une charge considérable. Est-ce possible ?

Messieurs, le projet de l'honorable M. Braun en matière de responsabilité et d'assurance ne me paraît pas acceptable et je ne puis y donner mon adhésion. Je ne crois pas devoir insister davantage sur ce projet, je suis convaincu que le Sénat ne voudra pas l'adopter. M. le ministre de la justice le repousse et nous fera connaître tantôt les raisons de son opposition.

Je comprendrais jusqu'à un certain point pour répondre à ce sentiment d'appréhension du danger des automobiles qu'on admit le système du renversement de la preuve en se basant sur le principe invoqué par l'honorable M. Berryer ; mais je ne comprendrais pas qu'on pût adopter le projet intégral de la commission.

Messieurs, le gouvernement a repris la partie de ce projet qui concerne l'institution du permis de conduire en y apportant quelques modifications de forme.

Je me rallie, pour ma part, au projet du gouvernement. Il est cependant un point sur lequel je crois devoir appeler l'attention de l'honorable ministre, je veux parler de cette disposition contraire aux principes du droit, reprise de l'article 6 de la loi de 1899, et qui consiste à frapper d'une peine celui même qui n'est pas l'auteur du délit. Cet article rend le propriétaire de l'automobile responsable civilement de l'amende encourue par son chauffeur.

Vous voulez réprimer les excès de vitesse commis par les chauffeurs et vous les soustrayez en fait aux conséquences pénales de leur contravention. C'est aller à l'encontre du but à atteindre. Qu'importe, en effet, au chauffeur d'être puni pour excès de vitesse, s'il sait d'avance qu'il n'aura pas à supporter l'amende, que son patron la payera pour lui ? C'est là une atteinte au principe qui veut que nul ne doive supporter la conséquence pénale d'un acte qu'il n'a pas commis.

En permettant à l'auteur de la contravention d'en être indemne, vous la favorisez. Je comprendrais que le propriétaire fût responsable de l'amende s'il accompagne son chauffeur. Dans ce cas il peut ordonner à celui-ci de modérer son allure et s'il ne le fait pas, il peut être considéré comme complice. Mais, lorsque le chauffeur est seul, et c'est surtout alors que les chauffeurs sont disposés à faire de la vitesse exagérée, je crois qu'il n'est ni légitime ni efficace de rendre le propriétaire civilement responsable de l'amende.

A part cette réserve, messieurs, je me rallie complètement aux dispositions proposées par l'honorable ministre de la justice et je pense que le Sénat fera chose utile et rationnelle en adoptant son projet.

L'honorable M. Magnette conviait le Sénat à faire quelque chose et disait qu'il ne doutait pas que quelque le plus grand nombre d'entre nous fussent propriétaires d'automobiles, nous n'hésiterions pas à prendre les mesures que commande la nécessité de prévenir et de réprimer les abus. Messieurs, je pense qu'il n'y a aucune suspicion à avoir à l'égard du Sénat. Tous, nous sommes désintéressés, tous, nous voulons le bien public. C'est la seule pensée qui nous anime et c'est avec ce sentiment que j'ai cru pouvoir parler. (*Très bien ! sur divers bancs*).

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Les propositions que le Sénat discute en ce moment émanent de l'initiative parlementaire. L'une de ces propositions est l'œuvre de l'honorable M. Hanrez et l'autre celle de l'honorable M. Magnette.

Toutes deux avaient pour but d'aggraver, d'une manière très sensible, la responsabilité, soit pénale, soit civile, des automobilistes. M. Hanrez allait même si loin qu'il proposait de faire supporter à l'automobiliste les conséquences pénales des fautes qu'il n'avait pas commises.

La commission, chargée d'examiner ces deux projets et de les étudier, après avoir adopté un système complet, qui forme en quelque sorte le code de l'automobile, a prié l'honorable M. Braun de rédiger un rapport. C'est ainsi que le projet de M. Magnette et celui de M. Hanrez ont disparu, et que le Sénat se trouve en présence d'un projet dû à la commission elle-même.

Après tant d'autres, il m'appartient de rendre hommage au rapporteur. Que l'honorable M. Braun ne s'imagine pas que mes paroles ne sont inspirées que par l'esprit d'imitation. Elles sont entièrement spontanées. Tous ont rendu hommage au soin avec lequel il a recueilli un ensemble de documents qui, j'en ai fait l'expérience, sont fort difficiles à rassembler. Tous se sont plu à reconnaître le talent, l'ampleur et l'éloquence qu'il a mis au service de ses idées. Je me joins à eux, et l'honorable membre peut accepter mes éloges avec d'autant moins de modestie que je m'apprête à combattre plusieurs de ses conclusions.

Le Sénat se rendra compte que les nécessités de la procédure parlementaire obligent parfois à donner à ses idées une allure un peu brutale. C'est ainsi que dans la rédaction de mes amendements j'ai dû proposer de supprimer tel article ou même toute une série d'articles. Ce n'est pas que je n'apprécie très haut le travail de la commission. Mais vous savez tous que la rédaction des amendements impose ces formes assez cavalières et qu'elles ont, à défaut d'autres, l'avantage de la clarté.

Messieurs, le projet tel qu'il résulte du rapport de la commission et des amendements que j'ai présentés, forme une loi complémentaire et une loi spéciale.

C'est d'abord une loi complémentaire : nous possédons une législation sur le roulage. Elle comprend, d'abord, la loi du 1^{er} août 1899 et ensuite l'arrêté royal du 4 août, pris en exécution de cette loi. Il y a aussi un arrêté relatif aux vélocipèdes qui circulent sur les berges des cours d'eau appartenant à l'Etat. Nous n'avons pas à en tenir compte dans cette discussion, mais seulement de la loi et de l'arrêté royal de 1899. Le projet qui nous occupe n'a pas pour but de remplacer cette loi et cet arrêté royal, ni de les corriger en s'y référant. On veut simplement combler les lacunes qu'ils contiennent au point de vue de l'automobile, puisque l'expérience a montré qu'à ce point de vue la législation antérieure était insuffisante. La loi actuelle laisse donc cette législation debout dans son ensemble, sauf sur un point spécial : elle vient superposer aux dispositions qu'elle contient au sujet de l'automobile, d'autres dispositions.

M. Wiener. — Donc, la loi de 1899 restera applicable dans tous les cas où elle n'est pas modifiée par le projet qui nous est soumis.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Parfaitement. Une conséquence pratique que j'indique immédiatement, c'est qu'il est nécessaire de reprendre dans la loi actuelle les dispositions de la loi de 1899 qui sont dérogoires au droit pénal commun, par exemple en matière de prescription, de récidivisme. Autrement, l'automobilisme, en ce qui concerne les dispositions de la loi de 1899, serait soumis aux règles spéciales que contient cette loi, tandis qu'en ce qui concerne les dispositions de la loi nouvelle, il resterait sous l'empire du droit commun. De là une manque d'harmonie et, par conséquent, la nécessité de répéter dans la loi actuelle certains articles de la loi de 1899. J'en ai fait l'objet de quelques amendements.

D'autre part, le projet actuel est un projet spécial en ce sens qu'il ne concerne pas tous les modes de roulage, mais uniquement la circulation des véhicules automobiles. C'est dans ce but que je me suis servi partout, dans mon texte, des mots « véhicule automobile ». Dans ma pensée, il faut entendre par « véhicule automobile » tout véhicule mû par une force autre que celle de l'homme ou des animaux, à l'exception toutefois de la locomotive routière proprement dite.

La locomotive routière, en effet, n'est pas d'un emploi fréquent en Belgique, à la différence de l'Angleterre où elle est fort usitée. De plus, la locomotive routière, à moins de changements que rien ne fait prévoir, est toujours une machine mue par la vapeur. L'emploi de la vapeur suppose une chaudière ; en conséquence, la locomotive routière est un engin fort lourd et qui circule très lentement à cause de son poids même. Il n'y a donc aucune analogie possible entre ce véhicule et l'automobile proprement dit. Sans doute un camion automobile chargé circule

aussi assez lentement, mais une fois déchargé peut aller fort vite. S'il y a des motifs pour exclure la locomotive routière du projet de loi, il n'y en a pas pour le camion automobile.

La définition que je viens de donner montre que le projet s'applique aussi bien à l'automobile proprement dit qu'à la motocyclette. Là-dessus, je suis d'accord avec l'honorable M. Braun. J'ajoute que le projet de loi s'appliquerait aussi aux tricycles automobiles, bien que ce mode de locomotion soit devenu beaucoup moins fréquent.

L'honorable rapporteur a soulevé une question intéressante au sujet des véhicules automobiles qui sont à l'usage des administrations publiques. Comme lui, je pense que ces automobiles doivent être soumis au même régime que tous les automobiles. Je ne vois qu'une exception qui a d'avance l'assentiment de l'honorable rapporteur : elle concerne les pompes à incendie qui appartiennent aux administrations publiques et qui sont mues par une automobile. Pour ces engins, la vitesse, loin de constituer un abus et une nuisance, est au contraire une perfection. Ce qu'on peut leur demander de mieux, c'est d'aller très vite.

Ceci dit, quels sont les principes qui doivent nous guider dans cette partie nouvelle de la législation ? Y a-t-il lieu de soumettre au point de vue pénal et au point de vue administratif, au point de vue réglementaire et au point de vue des sanctions légales, les véhicules automobiles à un régime spécial ? Comme l'honorable M. Magis, j'insiste sur les mots « au point de vue pénal et au point de vue réglementaire ». Je crois que tout le monde sera d'accord à ce sujet. La question a été débattue suffisamment et il n'est plus nécessaire d'entrer dans les détails.

Il est certain que l'introduction, dans la circulation, de voitures douées d'une vitesse considérable, sans que les routes mises à leur disposition fussent préparées à cette innovation, alors que le public n'avait pas fait son éducation, a causé des abus que tous déplorent et que tous veulent faire disparaître.

Je crois, d'autre part, qu'il ne faut pas regarder les choses trop en noir.

Il ne faut pas voir dans tout chauffeur un affamé de vitesse, et dans tout automobile un véritable bolide. Il ne faut pas représenter non plus le passant comme une sorte d'imbécile, qui au passage de l'automobile ne sait que faire, et reste là les bras ballants au milieu de la route.

M. De Mot. — Et qui continue la lecture de son journal.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Voici la description que l'honorable rapporteur nous en donne. Je suppose qu'il s'agit d'un passant normal et non pas de quelque neurasthénique :

« C'est un fait d'expérience, que même sur l'habitant des villes, l'avertissement d'une trompe, la vue ou le pressentiment de l'approche d'une forte automobile, déterminent un état de malaise, et chez plusieurs même une secousse nerveuse, un réflexe violent d'inquiétude qui est de nature à paralyser l'esprit de décision. Quant à l'habitant des campagnes, sa situation est pire encore : en raison de la moindre intensité de la circulation automobile, il ne peut prendre que plus lentement encore l'habitude de maîtriser ses nerfs et de tenir son attention en éveil, et c'est cependant en rase campagne que les vitesses sont les plus considérables et d'ordinaire les accidents les plus graves. »

Ce tableau est certainement exagéré.

Entre l'homme qui refuse d'entrer dans un automobile parce qu'il a peur, et le chauffeur bolide dont parle l'honorable rapporteur, il y place pour le chauffeur tout simplement raisonnable, et de même entre l'acrobate, capable de faire un saut périlleux pour éviter l'engin endiable, et le personnage amorphe décrit dans le rapport, il y a place aussi pour le piéton qui jouit de toute sa raison et qui en use.

Il faut bien se rendre compte, en outre, comme on l'a fait remarquer déjà, qu'à l'origine l'automobilisme était nécessairement un sport. La raison en est simple : l'automobile était alors un outil dangereux et peu perfectionné en même temps qu'un véhicule de très grande vitesse, et ceux-là seuls qui étaient des hommes de sport, c'est-à-dire des amateurs du péril et de la vitesse osaient s'en servir.

Ils faisaient tout naturellement de la vitesse, parce que c'était la matière même du plaisir qu'ils recherchaient. Actuellement les choses ont bien changé. Il y a beaucoup d'automobilistes au Sénat. Je suis sûr qu'ils appartiennent tous à cette catégorie de personnes, extrêmement nombreuses aujourd'hui, qui disent à leur chauffeur : « Ce que je vous recommande avant tout, c'est de rouler prudemment. » Je suis même persuadé qu'aujourd'hui tous les automobilistes, à part quelques fous, se rangent dans cette catégorie. Les piétons sont mieux éduqués.

La description de l'honorable M. Braun convient peut-être aux piétons d'il y a dix ans, elle ne s'applique plus aux piétons d'aujourd'hui. On a

appris sur les grand'routes à observer les règlements, bien qu'on les observe encore trop peu. Ce qu'a dit l'honorable M. Magis à cet égard est l'expression même de la vérité. Lorsqu'on se promène, on est frappé de voir combien les règlements sont transgressés. Aussi j'ai toujours pensé que si l'on appliquait aux voituriers, charretiers et piétons, avec autant de sévérité qu'aux automobiles, les règlements de roulage, ce serait une révolution.

J'ai entendu raconter à cet égard des choses qui sont vraiment surprenantes. Il y a quelques années, une grande route des environs de Bruxelles était gardée par un cantonnier qui s'était rendu célèbre, parce que chaque automobile qui passait par cette route était signalée sur un procès-verbal comme ayant fait un excès de vitesse quasi identique. Si bien qu'un jour comparurent de ce chef, devant un juge de paix, une vingtaine d'automobilistes. Avant de plaider pour son client, un avocat demanda au juge de paix la permission de pouvoir consulter les procès-verbaux des autres prévenus. Il fut accédé à ce désir et l'avocat put constater que tous les procès-verbaux portaient le même excès de vitesse, à peu près au même lieu.

Un jour on dresse un procès-verbal pour excès de vitesse, en spécifiant la place exacte : cette vitesse était de quarante kilomètres, à l'endroit où l'avenue de Tervueren vient couper à angle droit la route de Louvain. Or, si un automobiliste s'était jamais risqué de prendre ce tournant à cette allure, ni lui, ni sa machine, ni même le cantonnier n'en seraient revenus. C'était une impossibilité matérielle.

Dans son ensemble, le risque a diminué. Les propriétaires d'automobile sont plus nombreux, mais ils sont plus prudents, le public est plus accoutumé. Une chose fort importante, qui nous paraît petite, contribuera encore à réduire le risque de l'automobilisme : c'est l'introduction un peu partout de flacons automobiles.

Dans les pays où ceux-ci circulent en plus grand nombre que chez nous, comme en Angleterre, par exemple, on ne voit pas qu'ils créent des dangers plus grands que les flacons ordinaires.

Mais je reconnais volontiers qu'il y a un risque propre à l'automobile, qui résulte de la grande vitesse possible et de l'abus de cette vitesse. Ce risque n'est pas de ceux qui augmentent, il tend vers une limite, vers un point de saturation. C'est à cet état que nous sommes à peu près arrivés aujourd'hui.

On dit toujours beaucoup de mal des statistiques et, en matière d'automobiles, on n'en pourrait dire assez. Elles sont rudimentaires.

J'ai tâché de m'en procurer partout ; je n'en ai pas trouvé et je n'en possède pas d'autres que celles contenues dans le rapport de l'honorable M. Braun et dans un petit livre allemand paru il y a quelque temps. Quoi qu'elles valent, elles sont curieuses. Voici une statistique française d'où il résulte cette constatation véritablement étonnante que les voitures à traction animale causent proportionnellement plus d'accidents que les automobiles. La proportion est la suivante :

Sur 100 autos :	Sur 100 voitures à traction animale :
19,14 accidents en 1902.	20,71 accidents en 1902.
19,21 — 1903.	22,67 — 1903.
18,89 — 1904.	20,84 — 1904.
20,88 — 1905.	24,96 — 1905.
25,04 — 1906.	25,50 — 1906.

Les voitures seraient donc plus dangereuses que les autos !

M. De Mot. — Il faut voir la gravité des accidents.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Sans doute ; je ne prétends nullement, d'ailleurs, que ces statistiques soient exactes ; mais, si l'on ne peut en tirer des déductions en faveur des automobiles, on ne peut y puiser des arguments contre eux.

Je remarque encore ceci, qui est bien particulier. On prétend que le risque automobile augmente. Or, nous voyons, d'après ces chiffres, que le risque hippomobile augmente également, alors qu'on ne peut alléguer, je pense, que les voitures aient augmenté de vitesse.

Il y a d'ailleurs un point qu'on ne peut perdre de vue. L'honorable M. Magnette y a fait allusion, mais je crois qu'il s'est tout à fait trompé. On a fait observer, à propos de la statistique française, que l'automobile a quinze fois plus de facilité pour s'arrêter qu'une autre voiture. Je ne sais comment cette constatation a été faite. On en induit que, à chiffre égal, l'automobile est bien plus meurtrière que les autres véhicules. J'ignore ce qu'il y a de fondé dans ce raisonnement, mais il y a un autre élément, infiniment plus important, dont il faut tenir compte : c'est le parcours relatif qu'effectuent les automobiles et les voitures. C'est évidemment

par voiture-kilomètre et non par voiture que les statistiques devraient être établies.

DES MEMBRES : C'est évident !

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — D'après une autre statistique française, on aurait constaté, et il paraît que cette statistique est plus exacte, que les accidents causés par les automobiles et les motocyclettes montent à 14.5 p. c. du nombre des accidents, ceux causés par les vélocipèdes à 26 p. c. ! D'autre part cette même statistique constate que les accidents causés par la traction animale montent à 51.5 p. c. (*Rires.*) Que faut-il tirer de tout cela, messieurs ? L'incertitude la plus complète.

Que, d'après les statistiques allemandes, et ce sont certainement les mieux faites, le plus grand nombre d'accidents d'automobiles se produit dans les villes et non pas en rase campagne comme on pourrait le croire. Dans les villes de plus de 100,000 habitants il se produit 7.7 p. c. des accidents d'automobiles ; il s'en produit 7.4 p. c. dans les villes moindres et dans les villages ; le reste, soit 15.16 p. c. sur les chaussées en rase campagne. Combien y a-t-il, pensez-vous, d'accidents qui sont produits par suite d'excès de vitesse ? Il y en a seulement 12.9 p. c.

Tout ce que je viens de dire justifie des conditions d'aptitude spéciale imposées aux conducteurs, des règles de prudence dictées aux automobilistes et des sanctions pour en assurer l'efficacité. Mais de là à une véritable révolution, il y a un abîme.

Comme le disait l'honorable M. Magis, on ne peut mettre les automobilistes hors du droit commun. C'est dans cet esprit qu'est conçu le système du gouvernement. Il peut se résumer ainsi : On ne saurait être trop sévère pour l'automobiliste dangereux, qui attente à la vie de son semblable. On doit, d'autre part, soumettre le chauffeur, même le chauffeur prudent, à des règles précises, minutieuses, qui constituent une garantie pour lui-même et pour les autres.

Mais on ne saurait approuver une législation qui mettrait les automobilistes hors la loi, et qui semblerait partir de cette idée qu'un automobiliste est généralement un monsieur très riche qui éprouve du plaisir à écraser d'autres messieurs moins riches que lui.

On ne réussirait pas en entrant dans cette voie. Et y réussit-on, la chose serait regrettable.

Je ne reviendrai pas longuement sur l'intérêt que présente pour notre pays l'industrie automobile. Il est certain qu'elle a pris un grand développement. Elle occupe de nombreux ouvriers, et nos produits sont réputés à l'étranger. Et ce ne sont pas seulement les constructeurs d'automobiles qu'il faut considérer, mais tous ceux qui leur fournissent des matières premières. Ainsi, par exemple, les fabricants de cylindres pour auto. Il serait déplorable de tarir cette source importante de prospérité économique.

M. Magnette. — On fabrique et on exporte beaucoup de revolvers en Belgique et cependant vos lois interdisent de les porter !

M. Wiener. — Vous voulez supprimer les automobiles ?

M. Magnette. — C'est une simple réponse que je fais à l'objection de l'honorable ministre.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Je ne vois pas la portée de l'assimilation. D'après vous, il faudrait donc défendre l'exportation des automobiles ?

Les perfectionnements, sans lesquels l'industrie automobile belge déperirait, exigent impérieusement qu'on s'occupe de l'automobile de vitesse, de l'automobile de luxe, car c'est seulement par le perfectionnement de l'automobile de vitesse qu'on est parvenu peu à peu à donner aux moteurs, employés aujourd'hui pour les usages courants, la force, la résistance et le fini qui les rendent si utiles.

Mais le progrès de l'industrie automobile est lié en outre intimement au progrès d'autres industries qui n'existent encore qu'à l'état de germe. L'automobile a permis de perfectionner le petit moteur, de telle sorte qu'aujourd'hui se trouve réalisé un des rêves les plus audacieux du XIX^e siècle : la machine fournissant une force d'un cheval par kilo de poids. Mais qui peut dire où nous mèneront les applications de cet engin admirable ?

On en voit déjà les conséquences en matière d'aviation. Il faut que la Belgique soit à la hauteur des autres pays dans ce développement nouveau de l'activité humaine. Il faut qu'elle soit à même aussi de suivre les autres applications que rendra possibles cet outil merveilleux. Et il serait puéril de croire qu'on pourrait s'occuper sérieusement des applications, si l'on n'était pas capable de construire et d'améliorer l'outil. Voilà comment le développement de l'automobile intéresse le pays tout entier et non pas seulement quelques amateurs ou quelques hommes de sport.

Le gouvernement, messieurs, a tâché de s'inspirer, dans ses amendements, des quelques idées que je viens d'exposer. Le projet de la commission contient une partie réglementaire et pénale, il consacre de plus une véritable révolution en matière de responsabilité civile. Le gouvernement vous demande d'accueillir la partie réglementaire et pénale du projet, et de rejeter la partie relative à la responsabilité. Il ne peut se rallier au système qu'a défendu avec tant de talent M. Berryer. Il me semble que l'honorable membre, qui a d'ailleurs très bien critiqué le système du rapport, ne s'est pas rendu compte que son système est infiniment plus draconien, plus rigoureux que celui de la commission. Il ne me sera pas difficile de le démontrer au Sénat.

J'ai l'intention d'examiner les dispositions réglementaires et les dispositions pénales qui figurent actuellement dans le projet, une à une, au cours de la discussion des articles. Qu'il me soit permis pourtant de signaler dès ce moment les traits caractéristiques de cette réglementation.

Le premier c'est la création du permis de conduire. Les mesures d'exécution sur ce point appartiennent à mes collègues de l'agriculture et des travaux publics. La création du permis de conduire entraîne tout un cortège de mesures pénales pour ceux qui conduiraient sans permis, pour ceux qui continueraient à rouler après le retrait de leur permis, etc. L'interdiction de conduire est un des éléments essentiels du projet.

En second lieu, nous proposons d'établir un délit de fuite ou de dérobade. Je regrette que la commission n'ait pas eu à se prononcer sur ce point. Je suis sûr qu'elle l'aurait admis.

M. Braun, rapporteur. — Elle le punissait cependant par le retrait du permis.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Mais elle n'établissait pas une pénalité spéciale. Je crois que la création du délit de fuite ou de dérobade ne rencontre aucune critique. C'est là, en effet, une des plus grandes lâchetés que peut commettre un automobiliste, et c'est aussi un des abus que l'opinion publique ressent avec le plus d'indignation. De cette façon, satisfaction lui sera donnée.

M. Wiener. — C'est ce qu'on a fait en France où l'on a voté une loi spéciale au délit de fuite.

M. le comte Werner de Merode. — Dans cette question du délit de fuite il me semble qu'il y a cependant un point à prendre en considération. Il arrive que lorsqu'un accident se produit on est très irrité contre celui qui l'a occasionné.

Si l'accident était déclaré plus loin que là où le malheur s'est produit, on ne pourrait pas considérer l'automobiliste comme ayant fui.

DES MEMBRES A GAUCHE : Cela est prévu dans la loi : on a vingt-quatre heures pour déclarer l'accident.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Le gouvernement a cru utile d'ajouter à la répression du délit de dérobade, la possibilité de la confiscation de l'automobile. Il propose même d'autoriser la victime à se payer de préférence sur la valeur de l'automobile, de sorte qu'en cas de dommages-intérêts dus à une victime, la propriété de l'automobile, au lieu d'aller à l'Etat, pourra servir à l'indemniser en tout ou en partie. Enfin, messieurs, le gouvernement estime que l'existence d'un délit de fuite aura une importance très grande au point de vue civil. Dans un grand nombre de cas la preuve de la responsabilité est difficile, parce que l'auteur de l'accident est inconnu ou s'est dérobé.

Si on peut en quelque sorte sur les lieux mêmes de l'accident, ou tout au moins dans les vingt-quatre heures, amener des explications ou des constatations entre l'auteur et la victimes ou les parents de celle-ci, il est évident que les questions de responsabilité seront bien plus faciles à résoudre.

Le gouvernement vous propose d'établir une peine spéciale pour ceux qui fixent leur plaque de manière qu'on ne sache pas la reconnaître, ou pour ceux qui ont recours à un procédé quelconque pour rendre leur numéro méconnaissable. Enfin, il désire introduire une circonstance aggravante particulière — sous ce rapport il donne satisfaction à l'honorable M. Hanrez — pour le chauffeur qui va se promener en automobile sans le consentement de son patron, ce qui, l'expérience le prouve, produit de fréquents accidents.

Pour le surplus, les quelques modifications dont il est question dans les amendements que j'ai l'honneur de présenter ont pour objet de rendre plus claires les dispositions adoptées par la commission, ou de mettre en rapport la loi actuelle avec la loi sur la police du roulage.

Cet ensemble de mesures a dans mon esprit le même objet : c'est, d'une part, de donner des sanctions efficaces aux règles établies pour la circulation automobile et, d'autre part, d'assurer par des mesures plus sévères la possibilité de connaître les auteurs des accidents et les causes de

ceux-ci. De cette manière, on peut être sûr que le nombre des accidents diminuera et que, même avec les règles du droit commun, les responsabilités s'établiront et les réparations seront accordées d'une manière beaucoup plus efficace.

J'arrive tout naturellement au second point : la question des réparations civiles.

Je n'ai pas besoin de rappeler au Sénat quel est le système actuellement en vigueur en Belgique. C'est le système de la responsabilité avec faute. La matière est régie par les articles 1382 et 1383 du Code civil, que l'honorable M. Magnette a appelés avec raison hier, le pont aux ânes de la jurisprudence. Quel est l'esprit de ces articles ? Lorsqu'un accident d'automobile s'est produit par suite d'une faute quelconque du conducteur, celui-ci est responsable des conséquences de cette faute ; il est responsable de la totalité du dommage causé, mais à une condition, c'est que, comme toute personne qui agit en justice, la victime, qui est demanderesse, prouve le fondement de son action.

L'article 1383 précise. Il dispose qu'il y a faute non seulement lorsqu'on a accompli un acte positif, mais aussi lorsqu'on a négligé de faire quelque chose. En d'autres termes, on doit considérer comme étant une faute non seulement un fait d'action, mais aussi un fait d'omission. De là ces dispositions qui ont semblé surprendre l'honorable M. Magnette et qui sont la simplicité même. Je m'étonne même qu'il ait trouvé sur ce point des divergences entre les auteurs.

L'honorable membre nous dit ceci : Ces articles sont contradictoires. En effet, nous y lisons : Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui, un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer. Et ensuite : Chacun est responsable du dommage qu'il a causé, non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.

Donc, dit M. Magnette, on est responsable de son « fait ». Pourquoi, dès lors, parler de faute ou de négligence ?

L'honorable membre ne s'est pas rappelé qu'on n'est jamais responsable que de sa faute, mais qu'on peut la commettre de deux manières : par son « fait » ou par son omission.

M. Magnette. — Il a toujours été admis que la faute pouvait être soit positive soit négative et consister soit dans un fait positif, soit dans une omission. Dès lors l'article 1383 devient inutile.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Lorsqu'on a discuté le Code civil, on n'a pas été de cet avis, et c'est précisément pour écarter tout doute qu'on a inscrit dans la loi l'article 1383.

Voilà toute l'explication du mystère !

Une fois que la faute est prouvée, le conducteur d'automobile est responsable. Il peut, évidemment, discuter la faute en termes de preuve contraire, comme on dit au palais. Mais, de plus, il peut s'exonérer en prouvant le cas fortuit, la force majeure ou la faute de la victime.

Ainsi voici un automobiliste qui a commis un excès de vitesse et qui a été la cause d'un accident. La victime prouve qu'à tel endroit il y a eu excès de vitesse.

M. le comte Werner de Meroode. — Cela serait assez difficile à prouver.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Nous discuterons ultérieurement la facilité plus ou moins grande de la preuve.

On prouve donc l'excès de vitesse, la faute du conducteur. Seulement, celui-ci réplique : « Je n'y puis rien, à ce moment-là le changement de vitesse était cassé ; une expertise le démontre. » C'est un cas fortuit et, dans cette hypothèse, il sera exonéré. Je suppose qu'une automobile roulant dans une rue extrêmement fréquentée fasse tout à coup une embardée et aille se jeter sur des personnes qui se trouvent sur le trottoir.

Ces personnes prouvent la faute : « Vous n'aviez pas dit qu'elle allait circuler sur le trottoir. » L'automobiliste répondra : « Je n'y puis rien, ma direction s'est cassée à tel moment et m'a empêché de diriger ma machine. » Encore une fois, cas fortuit et exonération. Et de même en cas de force majeure et en cas de faute de la victime. J'ajoute que souvent, quand il y aura faute des deux parts, la responsabilité sera partagée suivant des proportions variables.

Tout ceci suppose essentiellement que l'accident soit arrivé par la faute du conducteur. Mais il se peut que l'accident soit dû non pas à la faute du conducteur, mais à une cause inhérente à la machine elle-même. Par exemple, la machine, même au repos, fait explosion. Est-ce que, dans ce cas-là, les parties sont désarmées ? Dans le droit commun, elles ne le sont point. Elles peuvent invoquer non pas l'article 1382, responsabilité

du fait de l'homme, mais l'article 1384, responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde.

Cet article a donné lieu à des jurisprudences diverses. L'honorable M. Libioulle a bien voulu les rappeler hier au Sénat. En Belgique, pour ne pas abuser de votre attention, la jurisprudence est fixée par les arrêts de cassation de 1904, de 1906 et de 1908.

Pour que l'article soit applicable, il faut prouver le vice de la chose. Lorsque ce vice est prouvé, il ne faut plus prouver la faute du gardien : elle est présumée.

Autrefois, messieurs, on exigeait la preuve d'une faute dans le chef du gardien. Actuellement, il suffit de prouver le vice de la chose et, cela fait, la faute du gardien se présume.

Voilà un automobile qui est arrêté ; il fait explosion ; il tue une personne. Qu'est-ce que la victime doit démontrer, prouver ? Elle doit démontrer que l'explosion est due à un vice de la chose. Si elle réussit dans cette preuve, celui qui a la garde de l'automobile est présumé être en faute.

Le système général du Code civil que je viens d'exposer n'est pas contenu seulement dans ces trois articles que je viens d'énumérer. Il résulte de ces articles et de toutes les applications qu'en a fait la jurisprudence...

M. Magnette. — En attendant qu'elle change.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Si elle change, elle changera à votre avantage.

M. Braun, rapporteur. — Si nous proposons la loi, c'est parce que la jurisprudence est telle.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Espérez-vous donc provoquer un changement de jurisprudence ?

M. Magnette. — Je demande à la consacrer.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Votre proposition va bien plus loin que cela et l'honorable rapporteur sera d'accord avec moi pour vous le dire.

Il ne faut donc pas prendre ces trois articles tout seuls ; il faut y joindre tout le cortège d'arrêts et de jugements qui les consacrent et les développent.

J'en appelle à ceux qui sont avocats. Il n'est pas de domaine du droit où l'application de la loi par le juge ait été plus féconde. On a analysé les espèces les plus variées et les cas les plus étranges. Et il faut croire que le système n'était pas mauvais, qu'il avait pour lui la logique, la raison et aussi une capacité indéfinie d'adaptation, car il a satisfait, depuis cent ans et jusqu'à une époque récente, les juristes les plus réputés, les magistrats les plus savants et même, ce qui est plus difficile, les justiciables.

C'est ce système qu'on vous demande de répudier pour adopter un système tout à fait différent.

Le système nouveau, c'est la théorie du risque. Je ne l'exposerai pas avec l'éloquence de votre rapporteur, mais je me bornerai à la résumer. En vertu de cette théorie, il ne faut plus distinguer entre les causes de l'accident. Il ne faut plus distinguer si celui-ci est dû au conducteur ou à la machine. Tout cela n'a plus rien à voir. Vous êtes responsable parce que vous êtes propriétaire d'une machine ou parce que vous en êtes le gardien. Vous êtes responsable parce que vous avez créé un risque et la création du risque consiste tout simplement à posséder une machine.

M. Wiener. — C'est la bombe explosible !

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Que votre automobile circule ou soit arrêtée, le principe du risque est le même. Sans aucune faute, vous devez prendre à votre charge tous les dommages qui peuvent être causés par votre machine. Voilà le principe.

La victime n'a absolument rien à prouver. Elle n'a évidemment pas à prouver la faute. Il suffit qu'elle établisse qu'elle est la victime, que la voiture l'a atteinte, qu'elle a été frappée par un débris de la machine qui faisait explosion. En dehors de ce contact purement matériel, on n'a absolument rien à établir. La responsabilité naît, elle est entière. On doit tout le dommage et non pas seulement une partie du dommage.

Comment peut-on donc s'exonérer d'une responsabilité si étendue ? La théorie répond qu'on peut s'exonérer si on prouve que l'accident est dû à une cause extérieure à la machine. En d'autres termes on est responsable de ce que fait la machine mais non de ce qu'elle ne fait pas : donc, on n'est pas responsable de ce qui ne provient pas d'elle. On ne répond, en conséquence, ni de la force majeure, ni de la faute de la victime. Par contre, on est responsable du cas fortuit, car la théorie distingue le cas fortuit de la force majeure, mais d'une manière purement locale et géométrique, si je puis dire ainsi. Le cas fortuit est

une cause qui est dans la machine alors que la force majeure est en dehors de la machine.

En résumé, donc aucune faute à prouver. On est tenu à raison de sa machine, parce qu'on l'a introduite dans la circulation.

M. Braun, rapporteur. — Les mots sont dans le texte : « mise en circulation », parce que si cela arrive chez vous, dans votre garage ou à l'intérieur de votre maison, tandis que la voiture est au repos, le risque n'existe plus.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — C'est l'engin qui est présumé dangereux...

M. Braun, rapporteur. — Vous l'avez mise en mouvement, dès lors, vous êtes responsable.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Je fais toutes mes réserves sur ces mots : « mise en circulation », parce qu'on pourrait croire que ce n'est que quand l'automobile circule qu'il y a responsabilité.

M. Braun, rapporteur. — Lorsqu'elle stationne dans la rue, elle devient un risque public.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Vous êtes responsable d'avoir introduit une chose dangereuse...

M. Braun, rapporteur. — Mais chez moi, elle reste tranquille.

M. Fris. — Je suppose qu'un individu s'introduise chez vous et par ses agissements fasse exploser le moteur. Ne serez-vous pas responsable?

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Je me borne à dire que vous êtes responsable, parce que vous avez « introduit une chose dangereuse dans le monde » avec le sens que nous y donnons, et vous ne pouvez vous exonérer de votre responsabilité qu'en prouvant la force majeure, c'est-à-dire la cause extérieure ou la faute de la victime.

On reste chargé du cas fortuit, c'est-à-dire de tout accident qui a sa cause dans l'intérieur de la machine. Vous ne pourriez pas tenter de prouver que vous n'y êtes pour rien et la victime ne devra pas prouver que vous y êtes pour quelque chose.

A côté de ces deux systèmes il y en a un troisième : c'est le système de l'interversion de la preuve dont l'honorable M. Berryer vous a dit quelques mots.

La caractéristique essentielle de ce système c'est qu'il repose sur une présomption de faute. Sa base est au fond la même que celle du Code civil, seulement on ne doit pas prouver la faute : elle est présumée. En général, ce système n'est appliqué qu'à l'interprétation de l'article 1384 pour la responsabilité des choses qu'on a sous sa garde, mais on peut aussi le concevoir comme une modification de l'article 1382, pour la responsabilité des actes que l'on accomplit.

C'est dans ces termes-là que l'honorable M. Berryer nous le propose.

La faute étant présumée, on peut s'exonérer de la responsabilité en prouvant qu'il y a cas fortuit, qu'il y a eu force majeure ou qu'il y a eu faute de la victime. L'honorable M. Berryer prend ce système dans sa forme la plus rigoureuse et, d'après moi, la moins logique. Du moment que la responsabilité repose sur une présomption de fait, il semble que cette présomption doit tomber si je prouve que, dans le cas qui se présente, aucune faute ne m'est imputable. L'honorable membre va plus loin. Pour lui, il faut prouver s'exonérer, prouver plus que l'absence de faute : il faut prouver directement le cas fortuit, la force majeure, ou la faute de la victime.

M. Berryer. — Cela est consacré par la jurisprudence actuelle.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Permettez, je ne suis pas d'accord avec vous en ce qui concerne la jurisprudence.

La différence qu'il y a entre le système du risque et celui de l'interversion de la preuve se réduit à deux choses. Au point de vue théorique, la base en est différente. La base de la théorie de l'interversion de la preuve, c'est la faute et non le risque. Au point de vue purement pratique, toute la distinction consiste en ce que dans le système du risque on peut pour s'exonérer prouver la force majeure et la faute de la victime, tandis que dans le système de l'interversion de la preuve, on peut s'exonérer en prouvant la faute de la victime, la force majeure et le cas fortuit.

Le rapport de la commission vous demande de consacrer le système du risque. J'espère arriver à démontrer au Sénat que le système actuel du droit suffit — surtout avec les dispositions pénales et administratives que nous proposons — à la réparation des accidents et que les systèmes qu'on lui oppose, soit le système du risque, soit le système de l'interversion de la preuve, ne se présentent pas avec un caractère assez rationnel pour être la base d'une responsabilité efficace et sérieuse.

Je ne me dissimule pas que, en prenant cette attitude, je m'expose à des reproches divers. Certes, ils ne partiront pas des bancs du Sénat, l'écho m'en est venu d'ailleurs.

On dira que je suis un civiliste endurci, que je suis l'ennemi de tout progrès juridique; on dira que j'ai le cerveau tellement déformé par les idées du Code civil que je ne suis plus apte à concevoir un principe autre que les siens. On ajoutera que cette aversion provient d'un amour de la logique qui est absurde ou que la logique ne régit pas les choses humaines.

M. Braun, rapporteur. — Vous serez en tous cas beaucoup moins maltraité que nous ne l'avons été par les automobilistes. (Rires.)

M. Wiener. — On ne vous a pas encore écrasé !

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — J'admets ces reproches, je demande que les automobilistes montrent le même esprit de conciliation à l'égard de la législation existante.

Qu'on dise que je suis un civiliste : je ne regrette qu'une chose, c'est de ne pas mériter le reproche dans toute son ampleur.

Que l'on dise que je suis un adversaire du progrès juridique, et je répondrai que c'est confondre ce qui est nouveau avec ce qui est meilleur et, je me permettrai de rappeler le mot d'un humoriste. Lorsque Galilée a dit que la terre tournait, il a dit une chose nouvelle, et on l'a cru. Si aujourd'hui, il prétendait qu'elle danse, ce serait plus nouveau encore; mais le croiriez-vous?

Sans doute, on peut avoir le cerveau trop imbu des vieilles formules pour comprendre les formules nouvelles. Toutefois, autre chose est concevoir les choses nouvelles et autre chose les admettre. On peut parfaitement les concevoir sans les admettre, et j'ajoute, non pour les membres de cette assemblée, mais pour quelques personnes du dehors qu'il arrive qu'on admette des choses sans bien les concevoir.

Je sais qu'un honorable membre de la Chambre répète à satiété que la logique ne mène pas les choses humaines. Je suis d'accord avec lui. Seulement, est-ce une raison pour ajouter l'illogisme de la loi à l'inconséquence des hommes? Lorsqu'Hercule allait dans les écuries d'Augias, comme le disait un auteur français célèbre, ce n'était pas pour en remettre. (Sourires.)

Si vous me le permettez, monsieur le président, je continuerai mardi.

M. le président. — Nous remettons la suite de la discussion à mardi.

QUESTIONS.

Les questions suivantes sont parvenues au bureau :

A M. le ministre des chemins de fer par M. Dierman.

L'administration des chemins de fer de l'Etat avait admis dans la composition du train n° 2618, quittant Bruxelles pour Lille à 16 h. 44 m., une voiture-salon qui recevait des voyageurs de 1^{re} classe jusqu'à Lille. Cette voiture était particulièrement appréciée par de nombreux voyageurs du Nord de la France qui se rendent fréquemment en Belgique pour affaires.

Cette voiture a été supprimée il y a quelques mois.

Pour quelles raisons?

Cette suppression, qui est onéreuse pour le trésor public, mécontente en outre un grand nombre de voyageurs.

Je prie M. le ministre de vouloir bien examiner s'il n'y a pas lieu de réadmettre, au plus tôt, cette voiture-salon dans la composition du train dont il s'agit.

A M. le ministre des finances par M. Dierman.

En raison des affaires nombreuses et importantes qui se traitent entre commerçants de la frontière franco-belge, il arrive forcément que les vendeurs français sont dans la nécessité d'accepter en paiement des billets de la Banque Nationale de Belgique.

Ces billets n'ayant pas cours régulier en France, les détenteurs sont obligés de les échanger dans les bureaux de la Banque Nationale situés dans les villes frontières.

Mais les succursales de cet établissement n'étant pas tenues au remboursement intégral, à vue, les intéressés qui veulent échanger, dans les magasins de la ville, la partie restante de leurs billets de banque, doivent être munis d'une patente sous peine de se voir dresser procès-verbal par les agents du fisc.

Cette prétention du fisc belge est vexatoire et abusive. Aussi, je prie M. le ministre de me dire s'il compte mettre un terme à cette pratique et aplanir ainsi les difficultés que j'ai l'honneur de lui signaler.

— Conformément aux dispositions réglementaires, les réponses seront insérées au *Compte rendu analytique* et aux *Annales parlementaires* d'une séance ultérieure.

— La séance est levée à 4 heures 45 minutes.

Mardi, séance publique à 2 heures.