

Carte blanche

Un collectif de professeurs de droit public (1)

Les limites d'une commission parlementaire d'enquête

Le rapport des experts appelés à se prononcer sur les limites à respecter par la commission parlementaire d'enquête chargée de faire la lumière sur les pressions qui auraient été exercées sur la justice dans le dossier Fortis suscite des réactions tantôt critiques, tantôt franchement hostiles, aussi bien de la part des élus de la nation que de bon nombre d'éditorialistes de la presse et de commentateurs. Mais, ce qui est étrange dans cette affaire, c'est que la plupart des médias se sont dispensés d'expliquer de manière objective et pédagogique les arguments des quatre experts. Cette façon de traiter un rapport remarquablement étayé émanant de personnalités du monde universitaire unanimement reconnues pour leur compétence et leur honnêteté est consternante.

Les réactions des élus et de la presse sont surtout significatives d'une confusion, aussi classique que dangereuse, entre la souveraineté de la nation et la souveraineté des élus de la nation. Quand ils ne font pas œuvre constituante, les élus ne sont pas souverains parce qu'ils doivent respecter la Constitution et le droit international des droits de l'homme. Or ces normes saluaires leur interdisent de faire la lumière eux-mêmes sur une procédure juridictionnelle en cours.

La presse a le devoir d'expliquer aux citoyens les limites que leurs élus doivent respecter dans l'intérêt de la justice et de la recherche méthodique de la vérité. Il nous paraît donc indispensable de rappeler les plus décisives des objections opposées à la tenue de l'enquête parlementaire.

La démocratie est menacée si les droits de l'homme sont méconnus, même par les élus agissant de manière unanime

Pour comprendre les deux premières qui ont été totalement passées sous silence, il faut savoir que les contours de la séparation des pouvoirs ne résultent plus seulement du droit belge : celui-ci est requis – nul ne saurait s'en plaindre – de se mettre au diapason de la Convention européenne des droits de l'homme. Or les exigences qui découlent de celle-ci renforcent les arguments tirés de la conception belge de la séparation des pouvoirs telle qu'elle a été clarifiée à la fin des années nonante et minutieusement analysée par les experts.

La Cour européenne des droits de l'homme, dans un arrêt du 8 avril 2004, a affirmé que « le principe de la prééminence du droit et la notion de procès équitable consacrés par l'article 6 de la Convention s'opposent à toute ingérence du

pouvoir législatif dans l'administration de la justice dans le but d'influer sur le déroulement judiciaire d'un litige. »

« Il serait extrêmement préoccupant, a-t-elle ajouté, que la législation ou la pratique d'une partie contractante puisse permettre à une autorité non judiciaire, quel que soit son degré de légitimité, de s'immiscer dans une procédure judiciaire ou de remettre en cause les conclusions d'un organe judiciaire. » L'autorité dont il était question n'était autre qu'une commission parlementaire d'enquête...

Cette même Cour affirme que le principe de l'égalité des armes, inhérent à la notion de procès équitable, s'oppose à ce qu'une partie à un litige soit placée dans une situation de net désavantage par rapport à son adversaire. Dans cette perspective, que penser de la situation qui voit l'État belge, dont le bras financier est partie à la procédure Fortis, faire usage du droit d'enquête parlementaire pour s'ériger en contrôleur de la régularité de cette procédure au risque de créer la détestable apparence d'une pression exercée sur la suite de son déroulement, alors que la Cour européenne des droits de l'homme est, à juste titre, particulièrement sensible aux apparences ?

Deuxième argument : la même juridiction européenne affirme en-

core qu'une commission parlementaire d'enquête ne pourrait, à peine de violer la présomption d'innocence, déclarer une personne coupable de faits pour lesquels elle est pénalement poursuivie avant que cette personne n'ait été jugée par la juridiction pénale compétente. Or, on ne voit pas comment la commission Fortis pourrait parvenir aux objectifs qui lui sont assignés sans précisément se prononcer anticipativement sur la matérialité de certains faits dont les auteurs présumés sont aujourd'hui pénalement ou disciplinairement poursuivis. Puisse-t-on l'admettre : asseoir l'omnipotence d'une commission parlementaire d'enquête sur la seule légitimité électorale de ceux qui la composent est donc trop court. La démocratie est menacée lorsque les droits de l'homme les plus élémentaires sont méconnus, même par les élus du peuple agissant de manière unanime.

Quant au troisième argument des experts, que nous estimons surabondant, nous y souscrivons – quoiqu'avec des nuances, selon les signataires. Dans la mission de contrôle externe sur le fonctionnement du pouvoir judiciaire, une exclusivité devrait être reconnue au Conseil supérieur de la Justice par rapport à une commission parlementaire d'enquête. Cette assertion a été la cible d'une critique af-

firmant que, dans le silence des textes constitutionnels et législatifs, il n'y a pas d'exclusivité mais au contraire une parfaite concurrence entre les deux organes. Outre le risque de cacophonie qu'elle charrie, cette thèse de la « concurrence » nous semble méconnaître les impératifs de la logique juridique. Pourquoi le Constituant se serait-il en effet échiné en 1998 à bâtir une institution dont la composition fut soigneusement calibrée (parité de magistrats et de non-magistrats) et dont les missions furent bien encadrées, précisément dans le but de préserver l'indépendance du pouvoir judiciaire, si c'est finalement pour admettre qu'une commission d'en-

Nous demandons simplement que les arguments des experts, dont deux sont incontestables, soient entendus dans la sérénité

quête, qui ne présente aucune de ces garanties en termes de composition et d'encadrement des moyens d'action, peut faire exactement la même chose qu'elle ? La Constitution doit être interprétée comme un tout cohérent. La thèse de la concurrence, que d'aucuns présentent comme l'évidence même, y introduit pourtant une incohérence majeure.

Deux précisions pour terminer cette Carte blanche. Il n'y a dans

l'analyse que l'on vient de faire aucune arrogance. Nous demandons seulement que les arguments des experts soient entendus dans la sérénité. Si le troisième peut prêter à controverses, les deux premiers nous semblent incontestables. Ils ne reviennent pas non plus à remettre en cause l'utilité d'une commission parlementaire d'enquête en ce qui concerne les responsabilités politiques des ministres concernés. Ils demandent seulement de travailler dans le respect d'un ordre chronologique au nom des droits de l'homme et d'une séparation des pouvoirs bien comprise. ■

(1) Olivier De Schutter, professeur de droit international des droits de l'homme, UCL ; Hugues Dumont, professeur de droit constitutionnel, FUSL ; Jacques Englebert, professeur de procédure civile, ULB ; Rusen Ergec, professeur de droit constitutionnel, Université de Luxembourg et ULB ; Bruno Lombaert, professeur de droit public, FUSL ; Yves Lejeune, professeur de droit constitutionnel, FUNDP et UCL ; Koen Lemmens, professeur de droit constitutionnel comparé, VUB et Université d'Anvers ; Marc Nihoul, professeur de droit public, FUNDP ; Jean-Claude Scholsem, professeur émérite de droit constitutionnel, ULG ; François Tulkens, professeur de droit public, FUSL.

► P.5 DOSSIER

Carte blanche



Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité, Inter-Environnement Wallonie

Pierre Ozer

Département des Sciences et gestion de l'environnement, Université de Liège

Le secteur automobile mondial se porte mal. Très mal. De mémoire de constructeur, on n'avait jamais vu cela. Les baisses de ventes enregistrées en 2008 et confirmées en janvier 2009 affolent les plus sereins d'entre eux. La tornade ne frappe toutefois pas partout avec la même intensité.

Si le marché étasunien s'est véritablement effondré en 2008 (-18% par rapport à 2007), surtout sur la fin de l'année (décembre 2008 en recul de 35% par rapport à décembre 2007), le marché japonais fut mis à moins rude épreuve, accusant un recul de 5,2% sur l'année.

De même, le marché européen ne s'est pas trop mal porté, avec un recul de 7,9% sur l'année. Ceci étant notamment attribuable aux résultats positifs de onze pays, dont sept nouveaux Etats membres, la Suisse et trois « anciens » membres de l'Europe des Quinze, dont la Belgique.

En effet, notre pays enregistre une croissance de son marché de 2,1% sur l'année, malgré un recul s'étant manifesté au dernier trimestre et semblant s'amplifier en

janvier 2009 (en recul de 16,1% par rapport à janvier 2008). Face à cette situation, la Febiac (Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle), s'inspirant des exemples français et allemand, demande que soit mise en place une « prime de recyclage » ou « prime à la casse » censée tout à la fois soutenir le marché et avoir un effet positif en termes de protection de l'environnement. Pour bien appréhender la demande de la Febiac, il s'agit tout à la fois de déterminer si la situation du marché belge est aussi catastrophique que la fédération automobile le laisse entendre et de s'interroger sur le bien-fondé du système de prime demandé.

Arguer d'un retour à la normale et de la mauvaise tenue du marché mondial pour réclamer une aide d'Etat, est-ce correct ?

Il est avant tout nécessaire de cadrer les chiffres de janvier 2009 dans le contexte général du marché automobile belge : avec 47.690 immatriculations de voitures neuves, le secteur a renoué avec les chiffres de janvier 2004, après avoir connu un pic marqué à

58.128 véhicules en 2006. La situation peut-elle dès lors être considérée comme alarmante ?

En fait, tout en reconnaissant que le marché automobile belge n'est plus un marché de croissance mais bien de remplacement, le secteur a considéré qu'il était possible de croître, encore et toujours. Au niveau européen, les constructeurs ont investi dans des capacités de production... qui se trouvent être aujourd'hui largement excédentaires. Faut-il que l'Etat paye pour les erreurs du secteur ?

Rappelons que, il y a tout juste un an, avant la crise donc, la Febiac commentait ainsi les ventes de janvier 2008 : « Les beaux résultats du mois de janvier constituent déjà un signal très positif. Compte tenu des chiffres record de 2006 et 2007, ainsi que du mouvement cyclique du marché, Febiac s'attend cette année à des ventes automobiles légèrement inférieures à celles des deux dernières années. Selon nos prévisions, le nombre d'immatriculations de voitures neuves devrait atteindre près de 500.000 unités cette année, de sorte que 2008 figurerait dans le top 5 des années record en

Décideurs, dites non à la « prime à la casse »

termes de nombre d'immatriculations de voitures neuves ».

Dans les faits, 2008 a battu tous les records. Prendre prétexte d'un retour à une situation antérieure normale et de la mauvaise tenue du marché mondial pour réclamer aux gouvernements une aide d'Etat au secteur, appelée « prime de recyclage », qui ne ferait que se substituer à ce que de nombreuses marques proposent déjà, est-ce bien correct ?

Venons-en au principe de la prime. Le propriétaire d'un véhicule de plus de dix ans se voit octroyer une prime si son véhicule est déclassé et remplacé par un nouveau. Il s'agit donc bien d'un incitant à renouveler les véhicules automobiles.

Le message est double. D'une part, on estime que le secteur, poids lourd de l'économie, ne peut supporter la situation présente et qu'il est du devoir de la puissance publique de corriger les errements du marché (le secteur bancaire ayant profité des largesses publiques, pourquoi l'automobile ne le pourrait-elle pas ?). D'autre part, on considère implicitement que le remplacement d'un véhicule

le dit ancien par un véhicule neuf (assimilé de facto à un véhicule « propre » ou « vert ») se solderait toujours par un gain environnemental. En réalité, le gain environnemental escompté pourrait ne pas être atteint. Le fondement de cette prime suppose qu'un véhicule n'est censé polluer que durant sa phase d'utilisation.

L'environnement sert d'alibi, alors que l'enjeu réel est le maintien sous perfusion d'une industrie en déclin

Vision tronquée ! Une récente étude exhaustive du Joint Research Center, de la Commission européenne, le prouve : les étapes de construction d'un véhicule neuf moyen et de son traitement en fin de vie génèrent de 4,8 à 5,3 tonnes de CO₂, respectivement, pour les véhicules essence et diesel, soit l'équivalent de 30.000 à 33.000 kilomètres pour un modèle émettant 160 grammes de CO₂ au kilomètre. Le remplacement d'un véhicule ancien, si celui-ci ne roule pas beaucoup, ne se soldé donc pas toujours pas un gain environnemental, mais peut au contraire

se traduire par une pression supplémentaire sur l'environnement, notamment en matière de renforcement des émissions de gaz à effet de serre.

En outre, le système suggéré ici n'entre clairement pas dans le cadre d'une politique de promotion de la mobilité durable visant à favoriser un transfert modal. Ainsi, le citoyen posant l'acte volontaire de se débarrasser de son véhicule pour opter pour la marche, le vélo et/ou le transport en commun ne se verra attribuer aucun incitant, contrairement à celui qui achètera un nouveau véhicule.

Une fois encore, l'environnement sert d'alibi alors que l'enjeu réel est le maintien sous perfusion d'une industrie en déclin. D'une industrie qui n'a pas su ni voulu identifier les prémices de son malaise actuel.

Le parallèle est saisissant avec la situation de l'industrie lourde au cours des années 60 à 80. Faute de courage de regarder la réalité en face et de lancer les reconversions nécessaires, certains pays l'ont maintenue artificiellement en vie à coups d'aides publiques. Plus durable a été la chute... ■

LE SOIR

SA ROSSEL ET C^{ie}
Rue Royale, 100
1000 Bruxelles
Président
et éditeur responsable
Patrick Hurbain
Administrateur délégué
Bernard Marchant

Administration générale
Rue Royale, 100
1000 Bruxelles
Tél. : 02-225.55.55

JOURNAL LE SOIR
Directeur général
Daniel Van Wylick
Rédactrice en chef
Béatrice Delvaux
Secrétaire général
Benoît Senden
Rédacteur en chef adjoint
Luc Delfosse

Rédaction centrale
Rue Royale, 100
1000 Bruxelles
Tél. : 02-225.54.32
Téléfax : 02-225.59.14
ou 02-225.59.10

Courrier des lecteurs
Téléfax : 02-225.51.31
E-mail : forum@lesoir.be
lesoir.be (internet)
http://www.lesoir.be
Tél. : 02-225.54.32
Téléfax : 02-225.59.08
E-mail : internet@lesoir.be

PUBLICITÉ
Rosel Advertising
Annonces téléphonées
Tél. : 02-225.55.00
Téléfax : 02-225.59.06
E-mail : annonces.tel@lesoir.be
Annonces - Publicité
Tél. : 02-225.55.55
Téléfax : 02-225.59.08
ou 02-225.59.00

ABONNEMENTS
Tél. : 02-225.53.10
Téléfax : 02-225.59.01
E-mail : abonnements@lesoir.be
Abonnements
3 mois EUR 70,00
6 mois EUR 135,00
12 mois EUR 248,00

VENTES
Tél. : 02-225.52.84
Téléfax : 02-225.52.14
E-mail : ventes@lesoir.be
Prix de vente à l'étranger
Allemagne EUR 2,00 ;
Chypre EUR 2,95 ; Croatie HRK
25,00 ; Espagne EUR 1,90 ;
France EUR 1,90 ;
Grande-Bretagne GBP 1,30 ;

Grèce EUR 1,90 ; Italie EUR
1,90 ; Irlande EUR 3,40 ; Maroc
MAD 25,00 ; Portugal EUR
1,90 ; République tchèque
CZK 70,00 ; Suisse CHF 4,00 ;
Turquie YTL 5,00
N° commission paritaire
France 0708 U 83380