

2

(N° 132.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 MARS 1843.

EXPOSÉ DES MOTIFS accompagnant un projet de loi sur la police des chemins de fer.

MESSIEURS,

Après m'être concerté avec mon collègue chargé du département de la Justice, j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi sur la police des chemins de fer.

Ce projet comprend deux titres qui traitent :

Le premier, de quelques mesures tendant à assurer la conservation des chemins de fer et la sûreté de leur exploitation ;

Le deuxième, des officiers et des agents de la police des chemins de fer de l'État.

Je suivrai la même division dans le présent exposé des motifs.

TITRE PREMIER.

MESURES RELATIVES A LA CONSERVATION DES CHEMINS DE FER ET A LA SURETÉ DE LEUR
EXPLOITATION.

Les mesures proposées ont pour objet :

1° De rendre la marche des convois plus sûre, en prévenant les obstacles à la circulation qui peuvent être le résultat, soit d'une cause naturelle, soit du fait de la malveillance, soit de l'imprudence, de la maladresse ou de l'inobservation des lois et règlements ;

2° D'empêcher que les matières enflammées qui s'échappent des locomotives, ne soient une cause d'incendie.

Les mesures que nous venons d'indiquer sommairement sous le n° 1, embrassent la police des plantations, bâtisses et excavations, ainsi que la répression des tentatives malveillantes et la punition des faits d'imprudence, de maladresse ou d'inobservation des lois et règlements.

Police des plantations.

(Art. 1, 3, 5 et 6 du projet.)

L'existence d'arbres à hautes tiges, le long du chemin de fer, est, on doit le reconnaître, une source permanente de dangers. Il suffirait de la chute, sur le rail-way, d'un arbre renversé par le vent ou par toute autre cause, ou même de la chute d'une forte branche, pour faire sortir violemment le convoi des rails et entraîner la mort d'un grand nombre de voyageurs.

Bien que nous n'ayons pas jusqu'ici à déplorer de malheurs dus à cette cause, l'on comprendra néanmoins que le danger est réel, surtout en hiver, saison marquée, chaque année, par des vents violents et pendant laquelle les convois font de longs trajets dans l'obscurité.

L'art. 1^{er} du projet attribue au Gouvernement, la police des plantations riveraines, jusqu'à une distance de 20 mètr. du franc-bord du chemin de fer, en subordonnant les plantations nouvelles à une autorisation.

Certains arbres atteignant une hauteur de 20 mètr., il fallait, pour prévenir, d'une manière complète, le danger de la chute de corps d'arbres sur le rail-way, que la police des plantations embrassât, en thèse générale, une zone de terrain égale en profondeur à l'espace que l'arbre le plus élevé peut couvrir dans sa chute, c'est-à-dire 20 mètr.

L'art. 1^{er} statue que les plantations d'arbres à hautes tiges ne pourront se faire, dans cette zone de vingt mètres, que moyennant autorisation du Gouvernement ; et, aux termes de l'art. 3, l'autorisation doit être accordée, toutes les fois que la plantation projetée est jugée ne pouvoir compromettre la sûreté des convois ; dans le cas contraire, l'autorisation est refusée, à moins qu'il ne soit reconnu possible d'obvier à tout inconvénient, au moyen de certaines conditions ou restrictions.

Enfin le Gouvernement peut, en vertu du paragraphe final de l'art. 1^{er}, et lorsque la disposition des localités le permet, réduire à moins de 20 mètr. la zone soumise à sa surveillance.

Dans ce système, les riverains conservent toute la liberté d'action compatible avec la sûreté des convois : d'abord, la loi est sans application à tous arbres autres que ceux à hautes tiges ; en second lieu, si la loi fixe à 20 mètr. la zone soumise à la surveillance du Gouvernement, c'est là un *maximum*, destiné à être réduit par des règlements d'administration, dans toutes les localités qui le permettront ; on pourra, par exemple, admettre une zone moindre le long des grands remblais, tels que ceux de Tirlemont et des plans inclinés de Liège.

Il y aura vraisemblablement un travail d'ensemble à faire sur les plantations riveraines de chaque section, et, ce travail fait, il deviendra facile de décréter les règlements prévus à l'art. 1^{er} du projet.

L'on conçoit, dès-lors, que la faculté de planter demeure la règle et qu'il n'y sera apporté de restrictions que dans des cas particuliers.

L'on comprendra également que, pour que la mesure soit efficace, il faut qu'il soit réservé au Gouvernement d'apprécier, dans chaque cas particulier, jusqu'à quel point une plantation nouvelle peut présenter du danger pour la marche des convois. De là l'obligation imposée aux riverains de se pourvoir d'une autorisation. L'examen de la demande permettra au Gouvernement de juger si la plantation projetée peut être autorisée sans inconvénient.

Le Gouvernement aura aussi à apprécier si, dans un cas donné, la difficulté ne pourrait pas être levée au moyen de certaines conditions ou restrictions : en imposant, par exemple, l'obligation d'abattre les arbres lorsqu'ils auraient atteint une certaine hauteur.

Les articles 1^{er} et 3 sont donc combinés de telle sorte que la faculté de planter ne soit restreinte pour les riverains qu'exactement autant que la sûreté de l'exploitation des chemins de fer l'exigera.

Les dispositions de l'art. 1^{er} ont pour sanction les pénalités et les mesures coercitives établies à l'art. 5.

Aux termes de cet article, les contrevenants à l'art. 1^{er} ou aux dispositions des arrêtés d'autorisation, sont punissables d'une amende de fr. 16 à fr. 200. Les contrevenants doivent, en outre, être condamnés à enlever, dans un délai à fixer par le jugement, les plantations illicitement établies.

Passé ce délai, le jugement doit être exécuté par l'administration aux frais du contrevenant, et ce dernier doit être contraint à rembourser la dépense sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution.

Cette dernière disposition est empruntée à l'art. 33 de la loi du 10 août 1841 sur les chemins vicinaux.

L'art. 6 du projet s'applique aux plantations qui existent actuellement dans la zone de 20 mètr., à partir du franc-bord du chemin de fer. Le Gouvernement est autorisé à les faire enlever, lorsque la sûreté des convois l'exigera, mais moyennant indemnité préalable, à fixer de gré à gré ou par justice.

Police des bâtisses.

(Art. 1^{er}, 3, 5 et 6 du projet.)

La police des bâtisses le long du chemin de fer n'a pas pour objet la beauté et la régularité des édifices. Son principal but est d'empêcher, à proximité du chemin de fer, les constructions qui pourraient présenter quelque danger ou inconvénient pour la marche des convois. Les constructions légères, les seules dont en général on doit craindre la chute, n'ont, le plus souvent, que peu d'élévation. Il n'y avait donc pas ici même motif que pour les plantations, d'étendre à 20 mètr. la profondeur de la zone soumise à la surveillance du Gouvernement, et l'on a cru pouvoir se restreindre à une zone de 8 mètr., laquelle pourra encore être réduite, dans certains cas, par des règlements d'administration.

L'art 1^{er} du projet défend de bâtir, sans autorisation du Gouvernement, dans la distance de 8 mètr. du franc-bord des chemins de fer.

L'autorisation doit, pour les bâtisses, comme pour les plantations, être accordée toutes les fois qu'il n'y a à redouter, ni danger, ni inconvénient pour la marche des convois, et le Gouvernement peut, lorsque la disposition des localités le permet, réduire à moins de 8 mètr. la zone soumise à sa surveillance.

L'art. 5 déclare punissable d'une amende de 16 à 200 fr. ceux qui bâtiraient, sans autorisation, dans la zone de 8 mètr., ou qui contreviendraient aux stipulations des arrêtés d'autorisation, le tout sans préjudice à l'enlèvement des constructions illicitement établies, par application des mesures dont il a déjà été fait mention à propos des plantations.

L'art. 6 du projet autorise le Gouvernement à faire supprimer, lorsque la sûreté des convois l'exigera, mais moyennant indemnité, les bâtisses qui existent actuellement dans la zone de 8 mètr.

Police des excavations.

(Art. 2, 3, 5 et 6 du projet.)

Principalement dans les localités où le sol a peu de consistance, des excavations pratiquées à proximité du chemin de fer peuvent déterminer l'éboulement des remblais, interrompre la circulation et exposer la vie des voyageurs.

L'art. 2 du projet tend à prévenir de tels résultats. Il statue que, dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de 3 mètres sur le terrain naturel, les riverains ne pourront, sans autorisation du Gouvernement, pratiquer des excavations dans une zone égale en profondeur à la hauteur verticale du remblai et mesurée à partir du pied du remblai.

L'art. 2 sera nécessairement d'une application fort restreinte, puisqu'il ne pourra en être question partout où le chemin de fer se trouve, soit au niveau du terrain naturel, soit en déblai, soit en remblai de moins de 3 mètres.

Il faut aussi remarquer que les excavations ne sont pas interdites d'une manière absolue; qu'il est réservé au Gouvernement d'apprécier, dans chaque cas particulier, si elles peuvent être autorisées et que l'autorisation doit être accordée toutes les fois qu'il ne peut en résulter d'inconvénient pour le chemin de fer.

Enfin, la zone soumise à la surveillance du Gouvernement, quant aux excavations, sera déterminée par la hauteur du remblai; et, comme les remblais d'une grande élévation sont peu nombreux, la surveillance ne s'étendra, le plus souvent, qu'à une zone peu profonde.

Répression des tentatives malveillantes.

(Art 7 du projet.)

Il est urgent de prévenir, par une répression suffisante, le retour des tentatives coupables, dont nous avons déjà eu quelques exemples et contre lesquelles le chemin de fer est complètement désarmé, dans l'état actuel de la législation.

Le législateur de 1810, qui ne pouvait prévoir les nécessités des chemins de fer, a rangé dans la catégorie des contraventions de police, punissables d'une amende, *depuis un franc jusqu'à cinq francs inclusivement*, le dépôt de matériaux ou de choses quelconques, qui empêchent ou diminuent la liberté ou sûreté du passage sur la voie publique (Code pénal, art. 471⁽¹⁾).

C'est cette disposition que l'on a appliquée à un individu qui avait volontairement entravé la circulation du chemin de fer entre Mons et Quiévrain.

Une punition aussi légère, pour un fait grave, qui pouvait avoir des conséquences terribles, équivaut à une déclaration d'impunité.

L'art. 7 du projet déclare punissable d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de fr. 16 à fr. 200, tout individu qui aura entravé ou cherché à entraver la circulation sur un chemin de fer, en employant des moyens de nature à arrêter brusquement le convoi ou à le faire sortir des rails.

Cette peine doit être appliquée, alors même que les obstacles mis à la circulation des convois n'ont causé aucun accident.

Si le fait a occasionné soit la mort, soit des coups et blessures, le coupable doit, aux termes du paragraphe final de l'art. 7 du projet, être puni conformément aux articles 304 § 2, 309 et 311 § 2 du code pénal⁽²⁾.

L'art. 7 du projet se résume en ceci :

En cas de mort ou de blessures, application des dispositions du code pénal sur les crimes de meurtre et de coups et blessures ;

Lorsqu'il n'y a ni mort, ni blessures, application d'une peine spéciale, pour le seul fait d'entrave à la circulation, peine évidemment bien modérée eu égard à la gravité du fait, mais d'une application certaine et assez sévère pour conduire à une répression efficace.

(¹) 471. Seront punis d'amende, depuis un franc jusqu'à cinq francs inclusivement,
1° Etc.

4° Ceux qui auront embarrasé la voie publique, en y déposant ou y laissant, sans nécessité, des matériaux ou des choses quelconques qui empêchent ou diminuent la liberté ou la sûreté du passage.

(²) 304. Le meurtre emportera la peine de mort, lorsqu'il aura précédé, accompagné ou suivi un autre crime ou délit.

En tout autre cas, le coupable de meurtre sera puni de la peine des travaux forcés à perpétuité.

309. Sera puni de la peine de la réclusion, tout individu qui aura fait des blessures ou porté des coups, s'il est résulté de ces actes de violence une maladie ou incapacité de travail personnel pendant plus de vingt jours.

311. Lorsque les blessures ou les coups n'auront occasionné aucune maladie ni incapacité de travail personnel de l'espèce mentionnée en l'art. 309, le coupable sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de seize francs à deux cents francs.

S'il y a eu préméditation ou guet-apens, l'emprisonnement sera de deux ans à cinq ans, et l'amende de cinquante francs à cinq cents francs.

Punition des faits d'imprudence, de maladresse ou d'inobservation des lois et règlements.

(Art. 8 du projet.)

Cette partie du projet concerne surtout les agents de l'administration ; elle tend à préserver les voyageurs de tous accidents qui pourraient résulter de l'imprudence, de la négligence, de l'inattention, de la maladresse ou de l'inobservation, soit des lois et règlements, soit des prescriptions ou défenses de l'autorité.

La peine varie suivant qu'il y a eu homicide, qu'il y a eu coups et blessures ou que ni l'une ni l'autre de ces deux circonstances ne se trouve exister.

Elle est :

Dans le premier cas, d'un emprisonnement de 6 mois à 4 ans et d'une amende de fr. 500 à 1,000 ;

Dans le deuxième cas, d'un emprisonnement de 15 jours à 6 mois et d'une amende de fr. 50 à 500 ;

Dans le troisième cas, d'une amende de fr. 16 à 200.

Ici, Messieurs, se terminent les explications que j'avais à donner sur les dispositions du projet qui tendent à rendre plus sûre la marche des convois et à prévenir les accidents dont les voyageurs pourraient être victimes.

J'ai maintenant à vous entretenir de l'art. 4 du projet.

Cet article défend d'établir, dans la distance de 20 mètr. du franc-bord des chemins de fer, des toitures en chaume ou autre matière combustible, ainsi que des meules de grains ou dépôts de matières combustibles.

Le but de cette disposition est d'empêcher que les matières enflammées qui s'échappent des locomotives ne soient une cause d'incendie.

Il importe que le danger d'incendie soit atténué, non seulement dans l'intérêt des riverains des chemins de fer, mais encore dans l'intérêt de l'ordre public, qu'un sinistre de cette espèce trouble toujours gravement.

L'art. 4 sera d'autant plus utile que, dans les campagnes, les moyens de secours contre les incendies sont presque toujours insuffisants ou sans effet, à cause de la distance à laquelle il faut aller les requérir.

L'art. 4 trouve sa sanction à l'art. 5 du projet ; les moyens sont les mêmes que pour les plantations, bâtisses ou excavations : amende de fr. 16 à 200 et mesures d'exécution aux frais des contrevenants.

Les dispositions que le titre 1^{er} du projet renferme, ne peuvent être considérées comme formant une loi générale sur la police des chemins de fer. L'on pense que, sauf les cas qui exigent une disposition législative spéciale, il convient

que le Gouvernement, usant des pouvoirs que lui donnent les art. 2 et 3 de la loi du 12 avril 1835 (*Bulletin officiel*, n° 196) ⁽¹⁾, continué à faire des règlements d'exploitation et de police, règlements qui trouvent une sanction suffisante dans l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818 ⁽²⁾.

TITRE II.

DES OFFICIERS ET DES AGENTS DE LA POLICE DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Par la loi du 12 avril 1835 (*Bulletin officiel*, n° 196), le Gouvernement a été autorisé à établir des règlements pour l'exploitation et la police du chemin de fer et à prononcer des peines conformément à la loi du 6 mars 1818.

Le besoin se fit ensuite sentir d'établir des officiers de police spéciaux pour le chemin de fer, et la loi du 31 mai 1838 (*Bulletin officiel*, n° 203) posa à cet égard quelques bases ⁽³⁾.

Les dispositions de cette loi n'étaient décrétées que pour une année; mais elles ont depuis été renouvelées, d'année en année, sans avoir donné lieu à aucune discussion.

⁽¹⁾ ART. 2. Le Gouvernement pourra également établir des règlements pour l'exploitation et la police de la nouvelle voie.

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

⁽²⁾ ART. 1^{er}. Les infractions aux dispositions arrêtées par les mesures générales ou règlements d'administration intérieure de l'État, mentionnées dans l'art. 73 de la loi fondamentale, à l'égard desquelles les lois n'ont point déterminé ou ne détermineront pas, dans la suite, des peines particulières, seront punies par les tribunaux, d'après la nature de l'objet, la gravité de l'infraction et les circonstances qui l'auront accompagnée, d'une amende qui ne pourra excéder cent florins, ni être moindre de dix florins, ou d'un emprisonnement d'un jour au moins et de 14 jours au plus, ou enfin d'une amende et d'un emprisonnement réunis, mais qui ne pourront respectivement excéder le *maximum* qui vient d'être indiqué.

⁽³⁾ ART. 2. Le Gouvernement est autorisé à désigner, à l'effet d'exercer la police judiciaire dans toute l'étendue du chemin de fer, ainsi que dans les stations et leurs dépendances, des agents de l'administration de ce chemin, auxquels il pourra conférer tout ou partie des attributions suivantes :

1^o Le droit de constater par des procès-verbaux, faisant foi jusqu'à preuve contraire, toutes les contraventions en matière de voirie, ainsi que toutes les contraventions aux lois et règlements sur l'exploitation et la police du chemin de fer ;

2^o Les fonctions des officiers de police auxiliaires du procureur du roi.

ART. 3. Avant d'entrer en fonctions, les officiers de police judiciaire prêteront le serment suivant :

« Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du peuple belge, et de » remplir fidèlement les fonctions qui me sont conférées. »

ART. 4. Le tribunal par lequel le serment devra être reçu, sera désigné par le Gouvernement; néanmoins les pouvoirs de ces officiers ne seront pas circonscrits dans l'arrondissement de ce tribunal.

Le Gouvernement déterminera devant quelle autorité et dans quel délai les procès-verbaux dressés en vertu de la présente loi devront être affirmés.

L'expérience dont on avait voulu attendre les résultats, est sans doute suffisante; et ce sont les dispositions de cette loi que l'on propose de rendre permanentes en même temps que plus complètes.

Les fonctionnaires et agents chargés de la recherche des crimes, délits et contraventions, se divisent en deux classes; les uns relèvent immédiatement de l'autorité judiciaire et ont la qualité d'*officier de police judiciaire*, les autres n'ont pas cette qualité et ils relèvent des diverses administrations de l'État.

Nous avons suivi cette division, en établissant des *gardes-voyers* qui restent agents de l'administration, et des *inspecteurs de police* auxquels on confère la qualité d'*officier de police judiciaire*.

En cette qualité, les inspecteurs de police relèvent de l'autorité judiciaire. Ils sont placés sous la surveillance du procureur-général (art. 45 de la loi du 20 avril 1810); et les dispositions du code d'instruction criminelle, relatives aux officiers de police judiciaire, leur sont par suite applicables.

Ces attributions de police se concilient du reste avec les obligations et la subordination des agents au point de vue administratif.

Mais même, sous le rapport de la police judiciaire, il peut être utile d'établir une subordination entre les agents qui l'exercent; c'est ce qui motive la proposition de donner au Gouvernement la faculté d'établir des inspecteurs en chef.

L'ordre hiérarchique qui en résultera aura pour effet d'assurer encore davantage la surveillance de l'autorité judiciaire.

En général, les fonctions de police, quant aux chemins de fer de l'État, ne seront qu'accidentelles. C'est ce qui motive la proposition de les conférer à des agents de l'administration et non de créer des agents spéciaux.

La faculté de désigner, quant aux chemins de fer, les agents administratifs investis d'attributions de police, déjà accordée au Gouvernement par la loi du 31 mai 1838, celle de révoquer la délégation qui en est la conséquence, ne peuvent qu'être avantageuses au maintien d'une bonne police. Le Gouvernement désignera les agents auxquels il reconnaîtra l'aptitude nécessaire; il pourra retirer ces sortes de fonctions à ceux qui ne rempliraient pas son attente et les remplacer par d'autres.

L'exercice des fonctions publiques doit être garanti par un serment. Le projet reproduit à cet égard la disposition de la loi de 1838, en déterminant le tribunal par lequel le serment sera reçu.

Les infractions aux lois pénales sont de deux sortes. Pour les unes il faut qu'il existe une intention criminelle, une pensée coupable. Les autres sont punissables malgré la plus entière bonne foi, et par cela même que le fait matériel est dommageable; dans le langage ordinaire, on les désigne du nom de *contraventions*.

Mais, d'après la définition du code pénal (art. 1^{er}), sont réputées *contraventions*, les infractions que les lois punissent des peines de police, tandis que les infractions que les lois punissent de peines correctionnelles, sont qualifiées *délits*.

Ce sont principalement ces infractions, punies indépendamment de toute pensée coupable, qui sont de nature à être constatées par des procès-verbaux. En effet, les procès-verbaux ne font foi que des faits matériels qu'ils constatent et des conséquences qui en sont inséparables.

L'autorité attachée par la loi aux procès-verbaux leur a été donnée dans la vue d'amener la répression des délits et des contraventions; elle ne suffirait pas pour faire infliger des peines afflictives ou infamantes.

Il faut d'ailleurs que l'infraction soit susceptible d'être constatée par un procès-verbal; car la foi due aux procès-verbaux est limitée aux faits qu'ont reconnus, par eux-mêmes, ceux qui ont qualité pour les dresser et qu'ils ont constatés par l'usage de leurs propres organes.

Les infractions dont le n° 1 de l'art. 2 de la loi du 31 mai 1838 fait mention, sont susceptibles d'être constatées par des procès-verbaux; c'est même le moyen efficace de les constater. Mais l'expression *contravention* employée dans cette loi est générale et n'est pas restreinte aux contraventions punies de peines de simple police.

Nous avons cru devoir en rendre le sens plus clair, en ajoutant les mots *lors même que ces contraventions seraient passibles de peines correctionnelles*.

Pour faire foi, jusqu'à preuve contraire, les procès-verbaux doivent être affirmés devant l'autorité désignée par la loi et dans le délai qu'elle prescrit. Par l'affirmation, le rédacteur du procès-verbal atteste, sous la foi du serment qu'il a prêté avant son entrée en fonctions, que les énonciations contenues au procès-verbal sont sincères.

A défaut de l'accomplissement de cette formalité essentielle, dans le délai prescrit, le procès-verbal ne peut servir que comme simple renseignement et la preuve devrait être faite de la manière indiquée par les art. 154 et 189 du code d'instruction criminelle, pour le cas où il n'existe pas de procès-verbal.

Mais, si la formalité de l'affirmation des procès-verbaux est *substantielle*, les dispositions qui en règlent la remise et la transmission ne sont que réglementaires. Le procès-verbal remis ou transmis en dehors de la règle établie, n'en fera pas moins foi jusqu'à preuve contraire. Néanmoins, le défaut d'envoi, dans le terme prescrit, démontrera la négligence du rédacteur du procès-verbal, à moins que le retard ne soit indépendant de sa volonté; et le procureur du roi, averti par l'officier qui aura reçu l'affirmation, pourra constater cette négligence et provoquer les mesures que les circonstances pourront réclamer.

Chacun verra aisément combien il importe de réprimer efficacement des infractions peu graves en apparence, mais qui pourraient avoir des suites désastreuses pour ceux qui font usage du chemin de fer. Une vigilance attentive à cet égard est de nature à prévenir de bien grands malheurs.

Mais la prévision du législateur ne doit pas se borner à prendre des mesures pour assurer l'état matériel du chemin de fer. Il doit aussi pourvoir à ce qu'une bonne police y soit exercée. Il y a dans chaque commune du royaume des officiers de police auxiliaires du procureur du Roi. Le projet en

établit spécialement pour les chemins de fer de l'État, en attribuant aux inspecteurs de police les attributions de ces officiers.

Les circonscriptions territoriales existantes ne pouvaient s'appliquer aux agents et fonctionnaires des chemins de fer de l'État, investis d'attributions de police. La nature même des choses réclamait d'autres règles à cet égard. La loi de 1838 a reconnu l'utilité de leur conférer le droit d'exercer dans toute l'étendue des chemins de fer. Nous proposons de maintenir cet état de choses.

Cependant le chemin de fer ne doit pas être placé dans l'isolement, quant à la police. Nous proposons de déterminer un rayon dans lequel elle pourra être exercée par les inspecteurs. Les autres officiers de police n'ont pas la même facilité que ceux-ci, d'exercer dans les lieux avoisinants. Mais les inspecteurs n'auront concurrence et prévention que sur le chemin de fer et dans les lieux qui en dépendent. Ils ne l'auront en aucun cas à l'égard du procureur du Roi et du juge d'instruction.

Le Ministre des Travaux publics,

L. DESMAISIÈRES.

PROJET DE LOI.

eopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre ministre des travaux publics présentera aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

TITRE PREMIER.

Mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation.

ART. 1^{er}.

Les plantations d'arbres à hautes tiges ne pourront se faire, à l'avenir, sans autorisation du Gouvernement, dans la distance de vingt mètres du franc-bord des chemins de fer.

Il en sera de même des bâtisses, dans une distance de huit mètres.

Néanmoins, lorsque la disposition des localités le permettra, le Gouvernement pourra, par arrêté royal, réduire les distances ci-dessus fixées.

ART. 2.

Dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de trois mètres sur le terrain naturel, les riverains ne pourront, sans autorisation du Gouvernement, pratiquer des excavations dans une zone égale en profou-

deur à la hauteur verticale du remblai et mesurée à partir du pied du remblai.

ART. 3.

Les plantations, bâtisses ou excavations seront autorisées toutes les fois qu'elles seront jugées ne pouvoir compromettre, ni la sûreté des convois, ni la conservation du chemin de fer.

Dans le cas contraire, l'autorisation sera refusée, à moins qu'il ne soit reconnu possible d'obvier à tout inconvénient, au moyen de certaines conditions ou restrictions.

ART. 4.

Il est défendu d'établir dans la distance de vingt mètres du franc-bord des chemins de fer, des toitures en chaume ou autre matière combustible, ainsi que des meules de grains ou dépôts de matières combustibles.

ART. 5.

Toute contravention aux art. 1^{er}, 2 et 4, ou aux arrêtés d'autorisation rendus en vertu des art. 1^{er} et 2, sera punie d'une amende de fr. 16 à fr. 200. Les contrevenants seront en outre condamnés, sur la réquisition du Ministère public, à supprimer, dans un délai à déterminer par le jugement, les plantations, bâtisses, excavations, toitures ou dépôts illicitement établis.

Passé ce délai, le jugement sera exécuté par l'administration, aux frais du contrevenant; ce dernier sera contraint au remboursement de la dépense, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution.

ART. 6.

Le Gouvernement pourra, lorsque la sûreté des convois ou la conservation du chemin de fer lui paraîtra l'exiger, faire supprimer, moyennant indemnité préalable, à fixer de gré à gré ou par justice, les plantations, bâtisses, excavations ou dépôts, qui existent actuellement dans les zones déterminées par les art. 1^{er}, 2 et 4.

ART. 7.

Quiconque aura entravé volontairement ou cherché à entraver la circulation sur un chemin de fer, en y déposant des objets quelconques, en dérangeant les rails ou leurs supports, en enlevant les chevilles ou clavettes, ou en employant tout autre moyen, de nature à arrêter brusquement le convoi ou à le faire sortir des rails, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 16 fr. à 200 fr.

Le délinquant pourra, en outre, être placé sous la surveillance spéciale de la police, conformément à la loi du 31 décembre 1836 (*Bulletin officiel*, n° 651), pendant deux ans au moins et cinq ans au plus.

Si le fait a occasionné la mort, le coupable sera puni, conformément à la seconde disposition de l'art. 304 du Code pénal; s'il a occasionné des blessures, le coupable sera puni conformément à l'art. 309, s'il en est résulté une maladie ou incapacité de travail personnel pendant plus de vingt jours. Lorsque les blessures n'auront occasionné aucune maladie ni incapacité de travail personnel de cette espèce, le coupable sera puni conformément à l'art. 311, § 2 du même Code.

ART. 8.

Lorsqu'un convoi du chemin de fer aura éprouvé un accident par l'imprudence, la négligence, l'inattention, la maladresse ou l'inobservation soit des lois et règlements, soit des prescriptions ou défenses de l'autorité, le coupable sera puni d'une amende de fr. 16 à 200.

S'il est résulté de l'accident, des coups ou blessures, la peine sera de quinze jours à six mois d'emprisonnement et l'amende de fr. 50 à 500; en cas d'homicide, l'emprisonnement sera de 6 mois à 4 ans et l'amende de fr. 500 à 1,000.

TITRE II.

Des officiers et des agents de la police des chemins de fer de l'État.

ART. 9.

Le Gouvernement pourra conférer à certains agents de l'administration du chemin de fer, les fonctions, soit de *gardes-voyers*, soit d'*inspecteurs de police*, soit d'*inspecteurs en chef de police*.

Les arrêtés de délégation fixeront le lieu de la résidence des agents et désigneront les *gardes-voyers* et les *inspecteurs ordinaires*, qui seront subordonnés à chaque *inspecteur en chef*.

ART. 10.

Les *gardes-voyers*, les *inspecteurs* et les *inspecteurs en chef* prêteront, devant le tribunal de première instance de l'arrondissement de leur résidence, le serment suivant :

« Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et
» aux lois du peuple belge et de remplir fidèlement les
» fonctions qui me sont conférées. »

Néanmoins leurs pouvoirs ne sont pas circonscrits dans l'arrondissement de ce tribunal.

En cas de changement de résidence, l'acte de prestation de serment sera transcrit et visé au greffe du tribunal de première instance, auquel ressortit le lieu de la nouvelle résidence.

ART. 11.

Les gardes-voyers, inspecteurs et inspecteurs en chef rechercheront et constateront, par des procès-verbaux, faisant foi jusqu'à preuve contraire, dans toute l'étendue des chemins de fer de l'État, dans les stations et leurs dépendances, ainsi que dans les zones déterminées par les art. 1, 2 et 4 de la présente loi, toutes les contraventions en matière de voirie, et toutes les contraventions aux lois et règlements concernant les chemins de fer, leur exploitation et leur police, lors même que ces contraventions seraient passibles de peines correctionnelles.

ART. 12.

Ils affirmeront, dans les trois jours, leurs procès-verbaux par-devant le juge de paix ou l'un de ses suppléants, ou par-devant le bourgmestre ou l'un des échevins, soit du canton ou de la commune de leur résidence, soit du canton ou de la commune où la contravention ou le délit a été commis ou constaté.

ART. 13.

Les gardes-voyers et les inspecteurs remettront les procès-verbaux qu'ils auront dressés à l'inspecteur en chef, dans les vingt-quatre heures de l'affirmation.

Les procès-verbaux seront transmis, dans les trois jours, à l'officier par qui sera rempli le ministère public près le tribunal de police, ou au procureur du Roi, suivant qu'il s'agira d'une simple contravention, ou d'un délit entraînant une peine correctionnelle.

L'officier qui aura reçu l'affirmation, sera tenu d'en donner avis, dans la huitaine, au procureur du Roi.

ART. 14.

Les inspecteurs et inspecteurs en chef sont *officiers de police judiciaire*.

Ils exercent les fonctions des officiers de police auxiliaires du procureur du Roi, dans toute l'étendue des chemins de

fer de l'État, des stations et de leurs dépendances et, extérieurement au chemin de fer, dans un rayon de 500 mètr.

Ils auront, pour la recherche des crimes et délits commis dans toute l'étendue du chemin de fer, des stations et de leurs dépendances, concurrence et même prévention à l'égard de tous autres officiers de police judiciaire, à l'exception du procureur du Roi et du juge d'instruction.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 3 mars 1843.

LEOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

L. DESMAISIÈRES.

*Le Ministre de l'Intérieur, chargé, par interim,
du Département de la Justice,*

NOTHOMB.
