1

(N° 170.)

Chambre des Représentants.

Séance du 24 Mars 1843.

RAPPORT présenté par M. Liedts, *au nom de la section centrale* (1) *chargée d'examiner le projet de loi* (2) *relatif à la police des chemins de fer.*

Messieurs,

La section centrale chargée du budget des Travaux publics, s'est occupée, comme commission spéciale, de l'examen du projet de loi sur la police des chemins de fer.

La tâche de votre commission a été d'autant plus facile que ce projet, élaboré de longue main, présente un ensemble de dispositions aussi complet qu'il était permis de l'espérer.

Si les Chambres ont réclamé, à diverses reprises, une législation spéciale sur la police des chemins de fer, elles doivent se féliciter de ce que le Gouvernement n'a rien improvisé sur cette matière : l'expérience seule pouvait faire connaître les mesures les plus propres à rendre la marche des convois plus sûre et à prévenir les accidents.

Aujourd'hui les lacunes, qu'offrent sous ce rapport les lois existantes, sont connues et il devient facile de les combler.

Il est probable, Messieurs, que si le projet qui est soumis à vos délibérations, obtient votre assentiment, il produira un double résultat, et qu'en augmentant

(1) La section centrale était composée de MM. De Behr, *président*, David, Éloy de Burdinne, B. Du Bus, Huveners, D'Hoffschmidt et Liedts, *rapporteur*.

(2) *Projet de loi*, n° 132.

la sécurité de ceux qui voyagent par les chemins de fer, il exercera une heureuse influence sur l'avenir financier de cette grande entreprise.

Le projet de loi n'ayant donné lieu à aucune discussion générale, nous aborderons directement l'examen des articles qui ont été l'objet de quelques observations critiques.

Article premier.

La loi du 9 ventôse an XIII (28 février 1805) ne permet au particulier riverain d'une grande route de planter des arbres sur son propre terrain, qu'en observant une distance de 6 mètres au moins.

Cette distance est évidemment insuffisante pour les plantations, le long du chemin de fer. Certains arbres atteignent parfois une hauteur de 20 mètres; et il importe d'empêcher que, renversés par une cause quelconque, ils ne puissent faire sortir le convoi des rails.

L'art. 1er défend donc de planter à l'avenir des arbres à haute tige, à une distance moindre de 20 mètres du franc-bord des chemins de fer, sans autorisation du Gouvernement.

La commission a cru remarquer ici une lacune; le projet de loi ne s'occupe que des plantations d'arbres à haute tige, et garde le silence sur les plantations de têtards et autres arbres à basse tige. Ces arbres que souvent on laisse mourir sur pied, sont exposés, surtout dans les terrains mouvants, à être renversés aussi bien que ceux à haute tige.

On pourrait croire que la loi du 9 ventôse an XIII, en exigeant que ces arbres soient plantés à 6 mètres au moins du franc-bord, prévient tous les accidents; mais il est à remarquer, que cette même loi permet de planter à une moindre distance, en demandant et en obtenant l'alignement à suivre de la préfecture du département (la députation permanente du conseil provincial).

La question se réduit donc à savoir si, pour les plantations des têtards et autres arbres à basse tige le long des chemins de fer, il ne convient pas de déférer au Gouvernement la compétence que la loi du 9 ventôse attribue à la députation permanente.

Cette question a été résolue affirmativement par notre commission : il lui a paru qu'en ce qui concerne les chemins de fer, le Gouvernement est mieux placé que les députations permanentes pour juger de la convenance d'autoriser des déviations à la règle générale posée dans la loi du 9 ventôse. L'état des lieux, la situation de la voie en remblai ou en déblai, sont des circonstances qui doivent exercer une grande influence sur la décision et l'administration centrale qui possède tous les détails, tous les plans, instruira ces demandes mieux et plus vite que toute autre autorité publique.

La rédaction du 2e alinéa de l'art. a été légèrement modifiée. En ajoutant aux mots : *des bâtisses*, ceux-ci : *et autres constructions*, la section centrale a voulu faire cesser le doute qui pouvait s'élever sur le point de savoir si la disposition s'applique, par exemple, *aux cloisons en bois*, etc.

Il semble au premier abord que le 3e alinéa de l'art., qui permet au Gouvernement de réduire, par arrêté royal, les distances fixées au commencement de l'art., soit superflu et ne soit qu'une répétition des mots : *sans l'autorisation du Gouvernement*, qu'on trouve au 1er alinéa; mais il n'en est rien ; le 3e alinéa suppose le cas où, d'après les dispositions des lieux, le Gouvernement pourra, *par mesure générale* et sans application à un cas spécial, réduire les distances et alléger de cette manière la servitude légale, que la loi impose aux propriétaires riverains.

Votre commission, Messieurs, s'est d'autant plus volontiers ralliée à cette disposition, que les règlements d'administration générale que pourrait décréter le Gouvernement ne seraient qu'un retour à la loi naturelle.

ART. 2.

Adopté.

ART. 3.

Cet article est au moins inutile et ne fait que consacrer, sous une autre forme, le droit conféré au gouvernement de juger, dans chaque cas particulier, si la sûreté des convois et la conservation des chemins de fer permettent de laisser planter, bâtir ou creuser des excavations à des distances moindres que celles fixées par les articles précédents.

Il est vrai que la rédaction de l'art. 3 emporte pour le Gouvernement l'obligation de se relâcher de la sévérité de la règle générale, chaque fois que cela peut avoir lieu sans inconvénient. Mais cette obligation n'a pas besoin d'être écrite dans la loi; elle résulte de la nature des choses : le droit illimité d'user de sa propriété ne doit subir de restrictions que lorsque l'utilité publique le réclame; cette règle doit servir de base à toutes les décisions à prendre en matière d'*alignement*, soit que, d'après nos lois, elles appartiennent aux administrations communales, aux députations permanentes ou au Gouvernement.

L'art. 3 est donc supprimé à l'unanimité des voix.

ART. 4.

Adopté.

ART. 5.

D'après les motifs donnés à l'art. 1, la commission ajoute le mot *constructions* après l'expression *bâtisses*.

Le mode de recouvrement de la dépense occasionnée par l'exécution d'office dont parle cet article, ne paraît organisé que d'une manière incomplète. En effet, le projet de loi ne dit pas comment s'opèrera la contrainte. Pour ne laisser aucun doute sur ce point, la commission vous propose d'ajouter à l'article : *comme en matière de contributions publiques*.

ART. 6.

Adopté avec l'adjonction du mot *constructions*.

Ce serait une erreur de croire que l'exécution de cette disposition donnera lieu à de grandes dépenses. L'intention du Gouvernement est de ne faire usage de la faculté que lui accorde le projet de loi que dans les cas extrêmement rares, où la sûreté des convois exige quelques modifications à l'état actuel des lieux.

ART. 7.

§ 1. Un membre propose la suppression du mot *brusquement*, comme étant de nature à faire naître des doutes dans l'application de la disposition, bien que la volonté d'entraver la circulation du chemin de fer fût patente et reconnue. Cet amendement est adopté.

Un autre membre pense que *minimum* de la peine (un mois d'emprisonnement et fr. 16 d'amende) n'est pas proportionné à l'énormité du délit.

Il propose en conséquence d'élever ce *minimum* à six mois d'emprisonnement et à fr. 50 d'amende.

Cet amendement est également adopté.

Quand on examine l'étendue des malheurs que l'auteur du délit aurait pu causer, on demeure convaincu que l'action commise volontairement par le coupable, suppose une si odieuse méchanceté, présente un tel caractère de gravité; qu'il serait difficile de justifier une répression aussi faible que celle consignée dans l'art. 7 du projet de loi.

L'individu qui a l'âme assez noire pour exposer, de propos délibéré, la vie de centaines de personnes, n'est pas trop puni en subissant un emprisonnement de six mois.

§ 2. Adopté.

§ 3. Ce paragraphe porte :

« 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 blesures n'auront occasionné aucune maladie ou incapacité de travail personnel de cette espèce, le coupable sera puni conformément à l'art. 311, § 2 du même Code. »

Il résulte d'abord de cette disposition, que jamais le fait ne serait punissable de la peine de mort : en effet, aux termes de la seconde disposition de l'art. 304 du code pénal, le coupable du meurtre qui s'y trouve prévu, est puni de la peine des travaux forcés à perpétuité.

Cependant, il se peut que le fait qui a occasionné la mort ait été commis avec préméditation, ou qu'il ait été précédé, accompagné ou suivi d'un autre crime ou délit, et, certes, il n'entre dans les intentions de personne d'appliquer dans ces cas une peine moindre que celle prévue par les lois pénales ordinaires.

Il a donc paru nécessaire à votre commission de modifier dans ce sens la rédaction de cette partie de l'art. 7.

Votre commission a remarqué ensuite qu'en parlant du cas où le fait a occasionné des blessures, le projet de loi supprime l'expression du code pénal, *coups*, tandis que cette même expression a été conservée à l'article suivant.

Cette suppression ne peut être attribuée qu'à une erreur : le choc qu'éprouvent les voyageurs, lorsque le convoi est brusquement arrêté par un obstacle quelconque, peut donner lieu à des coups si violents, que, sans qu'on aperçoive des blessures proprement dites, il en résullte une maladie ou une incapacité de travail.

Votre commission a donc rétabli les expressions *coups ou blessures*.

ART. 8, 9, 10, 11, 12, 13.

Adoptés.

ART. 14.

Les inspecteurs de police et les inspecteurs en chef sont institués pour veiller à la conservation du chemin de fer et pour prévenir tout ce qui, en troublant le bon ordre, peut nuire à l'exploitation. On comprend la nécessité de leur accorder, pour la recherche des crimes ou délits, concurrence et même prévention, à l'égard de tous autres officiers de police, lorsque le crime ou le délit se commet dans l'étendue du chemin de fer, des stations ou de leurs dépendances, mais là doit se borner leur action en concurrence ou avec prévention; hormis ce cas, ils n'exercent leurs fonctions qu'en l'absence de tout autre officier de police. C'est là le sens de cet article.

Le reste de la loi n'a donné lieu à aucune observation.

Bruxelles, le 23 mars 1843.

Le rapporteur,
LIEDTS.

Le président,
N.-J. DE BEHR.

PROJET DE LOI.

RÉDACTION DE LA SECTION CENTRALE (1).

Léopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

TITRE PREMIER.

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

Article premier.

Il n'est permis de planter à l'avenir, sans autorisation du Gouvernement, qu'à la distance de 20 *mètres du franc-bord des chemins de fer, pour les arbres à haute tige, et à la distance de* 6 *mètres pour les têtards et autres arbres.*

Il en sera de même des bâtisses *et autres constructions,* 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.

---

(1) Les amendements introduits par la section centrale sont imprimés en caractères *italiques*.

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

ART. 3 (*4 du projet du Gouvernement*) (1).

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. 4 (5).

Toute contravention aux art. 1er, 2 et 4, ou aux arrêtés d'autorisation rendus en vertu des art. 1er 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 *ou autres constructions, les* 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. 5 (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, *constructions*, excavations ou dépôts, qui existent actuellement dans les zones déterminées par les art. 1er, 2 et 4.

ART. 6 (7).

Quiconque aura entravé volontairement ou *tenté d'*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 le convoi ou

---

(1) La section centrale propose la suppression de l'art. 3 du projet du Gouvernement.

à le faire sortir des rails, sera puni d'un emprisonnement *de six* mois à deux ans et d'une amende de 50 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 des peines prononcées au titre II, chap. 1er, sect. 1re, § 1er du code pénal, selon les distinctions qui y sont établies.

Si le fait a occasionné des coups ou blessures, le coupable sera puni conformément aux art. 309 *et* 310 *du code pénal, s'il en est resulté une maladie ou incapacite de travail personnel pendant plus de* 20 *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. 7 (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. 8 (9).

Le Gouvernement pourra conférer à certains agents de l'administration du chemin de fer, les fonctions, soit de gardes-voyers, soi td'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. 9 (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. 10 (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. 11 (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. 12 (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. 13 (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'Etat, des stations et de leurs dépendances et, extérieurement au chemin de fer, dans un rayon de 500 mèt.

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.