

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 JUILLET 1889.

Revision de la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Longtemps attendue, et souvent annoncée, la présentation de ce projet de loi dégage le Gouvernement d'une promesse qui remonte à plus de vingt ans.

Il ne faut cependant pas trop se plaindre du retard, car il a permis de procéder avec maturité, de tenir compte du fruit de l'expérience et de restituer à la liberté collective des droits dont l'intérêt général avait jusqu'ici paru exiger le sacrifice.

C'est en effet par là que le projet de loi peut se caractériser; il s'inspire de la pensée que l'État doit renfermer ses attributions dans la limite la plus étroite.

Il faut en louer les auteurs du projet de loi.

Et ce n'est pas dire une chose absolument paradoxale en affirmant qu'à mesure qu'elle désarme, l'autorité se fortifie.

La loi du 15 avril 1843 était une œuvre nouvelle, bien faite, répondant aux besoins et aux idées du temps.

Rapprochée de la première période de l'exploitation des voies ferrées, elle a dû refléter certaines inquiétudes, verser, sous la préoccupation d'assurer la sécurité publique, dans quelques exagérations, montrer des lacunes. Mais

⁽¹⁾ Projet de loi, n^o 183.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. VAN NAESEN, MESENS, DUMONT, DE PITTEURS-HIÉGAERTS, NERINX et NOTHOMB.

dans ses vues générales, son ensemble, ses précautions sages et prévoyantes, la loi est bonne et elle reste debout dans son économie et ses dispositions principales. Seulement, l'expérience d'un quart de siècle a parlé et elle a appris que l'on peut, sans inconvénient, réduire, dans une large mesure, la rigueur des charges que le législateur de 1843, les jugeant indispensables, avait imposées aux propriétaires riverains des chemins de fer.

C'est le but du projet : il ne supprime pas l'ancienne loi, il en maintient l'esprit, la coordonne, l'adoucit et la complète, notamment en l'étendant aux chemins de fer concédés. (Art. 10 et suivants.)

Les innovations sont des allègements, et ils ne touchent aux servitudes, conséquence nécessaire de l'établissement de tout chemin de fer que pour les atténuer.

Il n'y a qu'une exception : celle qui résulte de l'article 4 du projet de loi sur lequel nous reviendrons plus loin.

Telle est la portée essentielle du projet de loi que nous avons voulu faire ressortir.

Reconnue de tous, elle explique l'attitude de vos sections.

Toutes, et à l'unanimité, elles ont adopté le projet de loi, sans observations.

La section centrale en a jugé de même, et se référant aux travaux parlementaires de 1843 ⁽¹⁾, elle a examiné successivement toutes les dispositions du projet de loi, s'attachant spécialement aux innovations et aux modifications qu'il contient

ARTICLE PREMIER.

Il énonce en termes de loi ce qui est dans la nature des choses : les chemins de fer — ceux de l'État comme les chemins concédés, — sont rangés dans la grande voirie ; les places de stationnement et les chemins d'accès, dans la petite.

De là, un régime différent pour l'entretien et les autorisations de construire ou d'établir certains travaux.

Toutefois, même pour cette seconde catégorie, l'État se réserve le droit d'établir des exceptions. La précaution n'est pas inutile. On pourrait redouter des abus qui surgiraient du pouvoir, trop prépondérant, des administrations communales.

La section centrale a communiqué cette appréhension à M. le Ministre des Chemins de fer, en lui demandant « si le Gouvernement conserve un droit de police suffisant sur une zone déterminée? »

M. le Ministre a répondu « que les dispositions du projet (articles 12 et 15) » donnent à l'administration des droits de police suffisants. »

(1) Exposé des motifs, 4 mars 1843, *Moniteur*, 3 mars, et surtout, Rapport de M. Liedts, 24 mars 1843. *Docum. parlementaires*, n° 170. — Discussion, Chambre et Sénat, 27 et 28 mars, 10 et 11 avril 1843.

ART. 2.

Il exprime l'innovation capitale, en réduisant de 20 à 6 mètres du franc-bord, la distance obligatoire pour la plantation des arbres à haute tige. C'est le retour à la disposition de la loi du 9 ventôse an XIII, dont celle du 13 avril 1843 s'était écartée en n'admettant la distance de 6 mètres que pour les têtards et autres arbres.

Dans le texte nouveau, il devenait inutile de mentionner ces derniers.

Mais il ajoute que même plantés, avec autorisation, dans cette zone de 6 mètres, les arbres ne peuvent être maintenus à une hauteur plus grande que la distance entre le pied de l'arbre et le franc-bord.

Cette restriction était nécessaire.

ART. 3.

Seconde et importante modification.

L'article 1^{er} ... § 2 de la loi actuelle stipule que, nulle bâtisse ou autre construction ne peut être élevée, sans autorisation, dans une distance de 8 mètres.

L'article nouveau réduit la limite de prohibition à 2^m,50 et encore les constructions doivent-elles dépasser 2^m,50 de hauteur.

ART. 4.

Il est important et mérite une attention particulière.

Le projet y réclame pour l'État le droit dont sont armées les administrations communales, « d'ordonner la suppression totale ou partielle, sans indemnité » s'entend, des contentieux, des dépôts et des abris existants dans une zone » de 20 mètres, mesurés de franc-bord, qui, par leur ruine imminente ou » leur mauvais état, mettraient en péril la sûreté des trains.

» Les propriétaires sont tenus d'obtempérer à cet ordre. A défaut par eux » de faire les travaux prescrits, dans le délai déterminé, il y est procédé » d'office et à leurs frais. »

La prescription est rigoureuse; elle a sa source dans des vieilles dispositions, assez mal définies, qui demanderaient à être revisées dans un sens plus en harmonie avec nos institutions actuelles.

Quoi qu'il en soit, l'État demande la même faculté, et si elle est légitime dans le chef des administrations communales, elle l'est, à un degré supérieur, quand il s'agit de la sécurité des trains, c'est-à-dire de la responsabilité la plus énorme qui se puisse imaginer. Elle commande la plus extrême précaution : on ne saurait en prendre assez.

L'Exposé des motifs fait ressortir combien, en cas d'urgence, où chaque minute aggrave le danger, le moindre retard peut entraîner les plus graves conséquences.

Et c'est ainsi qu'à côté des concessions qu'il fait, l'État réclame une compensation, juste et prudente.

Mais il résulte que, même ici, il faut la renfermer dans d'étroites limites en se bornant au strict nécessaire.

Parlant de la démolition, la loi du 16 août 1790, article 3, n° 1 — qui est la source du droit — emploie l'expression « démolition ou séparation des bâtiments *menaçant ruine*; » l'article 531, n° 7, du Code pénal la reproduit.

Il ne s'agit donc que des constructions *menaçant ruine*. Le projet va plus loin, et à côté de la ruine *imminente*, il prévoit le *mauvais état* des constructions devenues dangereuses.

La section centrale a pensé que cette dernière expression, trop vague et générale, pourrait conduire à d'abusives et inutiles rigueurs.

Elle estime qu'il convient de s'en tenir au texte des lois existantes qui, malgré son élasticité, ne semble pas, dans la pratique, avoir suscité de plaintes ni d'abus.

La section centrale, ayant communiqué cette appréciation à M. le Ministre des Chemins de fer, qui s'est empressé de s'y rallier, propose une nouvelle rédaction de l'article 4 dans ce sens.

La procédure, qui se fait à l'intervention du collège des bourgmestre et échevins pour l'exécution de la mesure dont il s'agit, est assez compliquée et ne procède, semble-t-il, que d'usages administratifs.

Elle comprend notamment :

Un procès-verbal constatant l'état périlleux du bâtiment;

Une signification au propriétaire ou locataire;

Une expertise contradictoire;

La fixation d'un délai pour démolir ou réparer;

A défaut d'obtempérer à l'injonction, procès-verbal et transmission au ministère public et au juge de police pour application de l'article 531 du Code pénal, et, en cas d'urgence absolue, ordonnance du bourgmestre à fin de démolition d'office et immédiate.

On trouvera les détails de cette procédure, dont nous ne donnons que les lignes principales, dans le « *Répertoire de droit administratif* » de Tielemans, tome 3, page 161 et suivantes, section IV. (Voir : « *Bâtiments qui menacent ruine*. »)

Nous y renvoyons. Mais cet auteur, jurisconsulte d'un grand mérite, reconnaît lui-même que cette procédure ne s'appuie sur aucun texte légal et précis. Et il constate qu'en cas d'urgence on s'en passe pour procéder par voie sommaire, sans plus.

Au moment même où nous rédigeons ce rapport, il vient d'être question, à la Chambre, dans la discussion du projet de loi relatif aux habitations ouvrières, de ce droit attribué au bourgmestre d'ordonner à volonté la démolition des bâtiments menaçant ruine. Défendue par les uns comme absolument nécessaire dans l'intérêt de la sécurité publique et de la police, critiquée par les autres comme excessive, au nom du respect dû à la propriété, cette puissance reconnue aux chefs des administrations communales a paru cependant à tous devoir être exercée avec une extrême modération (1).

(1) Séances des 3, 4, 9, 14 juillet 1889.

En fait, d'ailleurs, il est bon de le faire remarquer, c'est plutôt une discussion théorique. Les cas d'application sont extrêmement rares, à peine pourrait-on en citer quelques-uns pour une longue période d'années.

Si la faculté est reconnue légitime, nécessaire même dans le chef du bourgmestre, en vue d'un impérieux intérêt public, elle ne l'est pas moins pour l'administration des chemins de fer dont la responsabilité est si grande.

Elle l'exercera avec la même modération dont font usage les administrations locales, dans les mêmes formes, dans le même esprit, en attendant que ces vieilles dispositions soient revisées.

Mais on ne saurait raisonnablement refuser à l'administration des chemins de fer un pouvoir attribué aux chefs des administrations locales. L'intérêt qui est en jeu est bien autrement considérable : d'un côté un danger local, de l'autre, général. Il est inutile d'insister sur ce point.

Ces considérations ont déterminé la section centrale à adopter la proposition formulée à l'article 4 en la restreignant « aux bâtiments et constructions qui menacent ruine et à l'abatage des arbres dont la chute est imminente. »

ART. 5.

Reproduit l'article 2 de la loi du 15 avril 1843, en y ajoutant, § 3, une précaution nouvelle qu'on ne peut qu'approuver.

ART. 6.

Il reproduit l'article 3 de la loi du 15 avril 1843; il y ajoute l'interdiction de *réparer* les toitures en chaume.

Cette prohibition nouvelle a porté la section centrale à demander à M. le Ministre des Chemins de fer « s'il ne lui paraissait pas équitable d'accorder » une indemnité au propriétaire riverain obligé de réparer une toiture de » chaume. Par cette réparation implique une réfection complète, et pesant » sur des gens souvent pauvres, elle constituerait une charge bien lourde, et » peut-être injuste? »

Tenant compte de l'observation, M. le Ministre a répondu qu'il renonçait à l'interdiction en ce qui concerne la *réparation* des toitures en chaume.

A cet égard la situation reste donc ce qu'elle est actuellement, sans aggravation, et soumise au droit commun. En fait, a ajouté M. le Ministre, les cas d'application sont fort rares et l'administration vient en aide aux pauvres gens.

Le texte du § 1^{er} de l'article 6 serait par conséquent le suivant :

« Il est défendu d'établir, dans la zone de 20 mètres mesurée du franc-bord, » des toitures de chaume et autres matières inflammables, ainsi que des » meules de grains ou dépôts de matières inflammables. »

Le § 2 de cet article accorde une facilité nouvelle à l'agriculture en stipulant que l'interdiction ne s'applique pas aux dépôts de récoltes faits seulement en temps de la moisson.

Par contre, et cela est rationnel, le § 3 stipule que cette tolérance, en cas d'incendie par le feu des locomotives, ne peut exposer l'État à aucun secours et indemnité.

ART. 7.

Reproduit l'article 4 de la loi actuelle.

Pas d'observations.

ART. 8.

Reproduit l'article 5 de cette loi.

Il accorde l'indemnité préalable, à l'inverse de l'article 4; ici le propriétaire n'est pas en faute.

Pas d'observations, si ce n'est de forme; au lieu de « convois » il est plus correct de dire « *trains* » et au lieu « du chemin de fer » dire « *des chemins de fer.* »

ART. 9 (nouveau).

Détermine, avec raison, la date précise où naît la servitude; le doute qui pouvait exister vient ainsi à disparaître.

Les articles 6 et 7 de la loi du 15 avril 1845 édictaient les pénalités pour entrave à la circulation des trains, pour blessures volontaires et involontaires, homicide, etc., etc.

Le projet de loi n'avait pas à reproduire ces dispositions puisqu'elles sont insérées toutes et complétées dans le Code pénal, articles 406, 407, 408, 418, 422, auxquels nous renvoyons.

Les articles 10, 11, 12, 13, 14, 15, titre II, du projet, reproduisent à peu près textuellement le titre II de la loi actuelle relatif aux officiers et agents de la police des chemins de fer de l'État.

Il n'y aura qu'à modifier la rédaction et à la compléter pour étendre la loi nouvelle à tous les chemins de fer indistinctement. Nous donnons le texte ainsi révisé.

Ce texte mentionne enfin l'abrogation de l'ancienne loi.

Pour terminer, la section centrale se faisant l'organe d'observations produites énergiquement dans une de vos sections, recommande à l'administration des chemins de fer de veiller et de faire veiller avec le plus grand soin à la bonne clôture des voies ferrées en vue d'éviter les accidents aux personnes et les dommages au bétail.

En somme, la loi nouvelle dégrèvera la propriété riveraine, lui restituant la liberté sur une étendue de 14 mètres, en ce qui concerne les plantations ; et sur 5 ¹/₂ mètres pour les constructions.

Ce résultat est considérable et concilie, dans une mesure raisonnable, les intérêts privés et ceux de la sécurité publique dont l'État a la responsabilité.

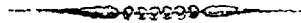
La section centrale, à l'unanimité, vous propose d'adopter le projet de loi.

Le Rapporteur,

ALPH. NOTHOMB.

Le Président,

P. TACK.



(8)

ANNEXE.

PROJETS DE LOI.

Loi du 13 avril 1843.

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.

La même autorisation est requise pour les amas ou dépôts de pierres, pour les bâtisses et autres constructions, dans une distance de 8 mètres.

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

ART. 2.

Il est défendu d'ouvrir, sans autorisation du Gouvernement, des sablières ou des carrières et minières à ciel ouvert, le long des chemins de fer dans la distance de 20 mètres.

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 d'autres excavations dans une zone égale en profondeur à la hauteur verticale du remblai et mesurée à partir du pied du remblai.

ART. 3.

Il est défendu d'établir dans la distance de 20 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.

Projet du Gouvernement.

TITRE PREMIER.

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

ARTICLE PREMIER.

Les chemins de fer sont classés dans la grande voirie. Les places de stationnement et les chemins d'accès, créés, pour aboutir aux stations, sont classés dans la petite voirie, sauf les exceptions à déterminer par arrêté royal.

ART. 2.

Les arbres ne peuvent, le long du chemin de fer, être maintenus à une hauteur plus grande que la distance entre le pied de l'arbre et le franc-bord du chemin de fer.

Quand le chemin de fer est établi en remblai, cette distance est calculée entre le pied de l'arbre et l'arête supérieure du remblai.

En aucun cas, les arbres à haute tige ne peuvent être plantés, sans autorisation du Gouvernement, à moins de 6 mètres du franc-bord du chemin de fer.

Par franc-bord, il faut entendre l'arête supérieure du déblai, l'arête inférieure du remblai ou une ligne tracée à 1^m,50 des rails extérieurs lorsque le chemin de fer est au niveau des terrains voisins, et dans les stations, à 1^m,50 du rail extérieur de la dernière voie parcourue par les trains.

ART. 3.

Il est interdit d'ériger, sans autorisation du Gouvernement, à moins de 2^m,50 du franc-bord du chemin de fer, des constructions ou bâtisses ayant plus de 2^m,50, de hauteur.

Dans les localités où le chemin de fer est en remblai ou de niveau, il est interdit aux riverains de former, sans autorisation du Gouvernement, des amas ou dépôts de matières quelconques, à une distance du franc-bord moindre que la hauteur du dépôt au-dessus du niveau des rails.

Dans les autres localités, il faut l'autorisation du Gouvernement lorsque la hauteur du dépôt excède la moitié de la distance existant entre le pied du dépôt et le franc-bord du chemin de fer.

Projet de la section centrale.

(Comme ci-contre.)

(Idem.)

(Idem.)

Loi du 18 avril 1843.

ART. 4.

Toute contravention aux articles 1^{er}, 2 et 3, ou aux arrêtés d'autorisation rendus en vertu des articles 1^{er} et 2, sera punie d'une amende de 10 à 200 francs. 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, et amas ou dépôts de pierres, 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, comme en matière de contribution publique, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution.

ART. 5.

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 articles 1^{er}, 2 et 3.

ART. 6, 7.

Reproduits par les articles 406, 407, 408, 418, 422 du Code pénal.

Projet du Gouvernement.

ART. 4.

Le Gouvernement peut ordonner la suppression totale ou partielle des constructions, des dépôts et des arbres existants dans une zone de 20 mètres, mesurée du franc-bord, qui, par leur ruine imminente ou leur mauvais état, mettraient en péril la sûreté des trains.

Les propriétaires sont tenus d'obtempérer à cet ordre. A défaut par eux de faire les travaux prescrits, dans le délai déterminé, il y est procédé d'office et à leurs frais.

Le remboursement des dépenses faites sera poursuivi, comme en matière de contributions publiques, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution.

ART. 5.

Il est défendu d'ouvrir ou d'exploiter, sans autorisation du Gouvernement, des sablières ou des minières et des carrières à ciel ouvert le long des chemins de fer dans la distance de 20 mètres du franc-bord.

Dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de 5 mètres sur le terrain naturel, les riverains ne peuvent, sans autorisation du Gouvernement, pratiquer d'excavations dans une zone égale en profondeur à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du remblai.

Lorsque l'exploitation de carrières à une distance de moins de 500 mètres de la voie ferrée est de nature à compromettre la sécurité de cette voie, le Gouvernement pourra l'interdire provisoirement, jusqu'à ce qu'il ait été statué par la députation permanente conformément à l'arrêté royal du 17 janvier 1857.

ART. 6.

Il est défendu dans la zone de 20 mètres, mesurée du franc-bord, soit d'établir ou de réparer des toitures de chaume ou autres matières inflammables, soit d'établir des meules de grains ou dépôts de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement en temps de la moisson.

Aucune indemnité ne pourra être réclamée de l'Etat à raison des dépôts de matières combustibles établis dans la même zone, et qui viendraient à être incendiés par le feu des locomotives.

ART. 7.

Toute infraction aux articles 2, 3, 5 et 6, ainsi qu'aux arrêtés d'autorisation rendus en vertu des articles 2, 3 et 5 sera punie d'une amende de 26 à 200 francs.

Les délinquants seront, en outre, condamnés, sur la réquisition du ministère public, à supprimer, dans un délai à déterminer par le jugement, les plantations, dépôts ou ouvrages quelconques illicitement établis. Passé ce délai, le jugement sera exécuté par l'administration aux frais du délinquant; ce dernier sera contraint au remboursement de la dépense, comme en matière de contribution publique, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution.

Projet de la section centrale.

Le Gouvernement peut ordonner la suppression totale ou partielle des constructions et des dépôts menaçant ruine et l'abîmés des arbres dont la chute est imminente, existants dans une zone de 20 mètres, mesurée du franc-bord, et qui mettraient en péril la sécurité des trains.
(Le reste comme à l'article.)

(Idem.)

(Comme ci-contre, sauf suppression des mots « ou de réparer ».)

(Comme ci-contre.)

Loi du 18 avril 1843.

TITRE DEUXIÈME.

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

ART. 8.

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. 9.

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 seront 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.

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 articles 1^{er}, 2 et 5 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.

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 de ses 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.

Les gardes voyers et les inspecteurs remettront les procès-verbaux qu'ils auront

Projet du Gouvernement.

ART. 8.

Le Gouvernement pourra, lorsque la sécurité 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 légalement établis dans les zones déterminées par les articles 2, 5, 5 et 6.

ART. 9.

Lors de l'établissement d'un chemin de fer, les servitudes imposées par la présente loi prennent naissance à la date du dépôt, dans la commune, du plan des terrains à acquérir pour la voie ferrée.

TITRE DEUXIÈME.

Des officiers et des agents de la police des chemins de fer.

ART. 10.

Le Gouvernement pourra conférer à certains agents des administrations des chemins 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. 11.

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. 12.

Les gardes voyers, inspecteurs et inspecteurs en chef rechercheront et constate-

Projet de la section centrale.

(Supprimer les mots : « de l'État ».)

(Comme ci-contre, sauf substitution du mot : « trains » à celui de « convois » et mettre « des chemins de fer ».)

(Comme ci-contre.)

(Idem.)

(Idem.)

(Idem.)

Loi du 15 avril 1843.

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.

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

Ils exercent les fonctions des officiers de police auxiliaire 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 mètres.

Ils auront, pour la recherche des crimes et délits commis dans toute l'étendue de 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 que les présentes, revêtues du sceau de l'État, insérées au *Bulletin officiel*, soient adressées au cours, tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les observent et fassent observer comme loi du royaume.

Projet du Gouvernement.

ront, par des procès-verbaux, faisant foi jusqu'à preuve du contraire, dans toute l'étendue des chemins de fer, dans les stations et leurs dépendances, ainsi que dans les zones déterminées par les articles 2, 3, 5 et 6 de la présente loi, tous les délits et contraventions en matière de voirie et toutes les infractions aux lois et règlements concernant les chemins de fer, leur exploitation et leur police.

ART. 13.

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 l'infraction a été commise ou constatée.

ART. 14.

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'agisse 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. 15.

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

Ils exercent les fonctions des officiers de police auxiliaire 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 mètres.

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

Projet de la section centrale.

(Comme ci-contre.)

(Idem.)

(Comme ci-contre, sauf suppression des mots « de l'État ».)

ART. 16 (nouveau).

La loi du 15 avril 1843 (*Bull. officiel*, n° XXI) est abrogée.