

## SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 23 FÉVRIER 1891.

### Rapport des Commissions réunies de la Justice et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, chargées d'examiner le Projet de Loi revisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer.

*Voir les nos 185 et 241, session de 1888-1889, 90, session de 1889-1890, 27, 29 et 67, session de 1890-1891, de la Chambre des Représentants; 37, session de 1890-1891, du Sénat.*

Présents : MM. le Comte DE MERODE-WESTELOO, Président, DEWANDRE, LAMMENS, PARÏS, le Baron ORBAN DE XIVRY, ROBERTI, le Comte THIERRY DE LIMBURG STIRUM, DE BROUCKERE et VAN VRECKEM, Rapporteur.

MESSIEURS,

Sous le titre de « Loi sur la police des chemins de fer », la loi du 15 avril 1843 comprend deux parties bien distinctes : l'une, concernant les mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation ; l'autre, concernant « des fonctions de police à conférer à certains agents de l'administration des chemins de fer. »

Cette division a été maintenue, ainsi que l'intitulé de la loi, dans le projet de revision qui vous est soumis.

On a pourtant objecté, et non sans quelque raison, que le titre de la loi indique une sphère d'application trop étendue puisqu'il ne s'agit pas de la police à exercer en général tant sur les voies ferrées que sur l'exploitation proprement dite de tous les chemins de fer du pays, mais seulement de la police des voies des lignes de l'État et des lignes concédées.

C'est en effet ce que détermine l'article 16 du projet :

« La présente loi n'est pas applicable : 1° aux chemins de fer vicinaux ; 2° aux tramways ; 3° aux raccordements industriels ; 4° aux communications établies dans l'intérêt d'une exploitation de mines, conformément à la loi du 2 mai 1837 ; 5° aux chemins de fer exclusivement militaires destinés à assurer les communications entre les ouvrages d'une position défensive. »

Une exception est faite pour les chemins de fer vicinaux : aux termes du § 2 de l'article 16, les dispositions de notre titre deuxième leur sont applicables.

La portée de la loi est donc formellement limitée par cet article.

Quant à la police de l'exploitation proprement dite des lignes ferrées, il n'en est pas question dans le projet.

En conséquence, l'observation faite au sujet de la trop grande généralité du titre paraît fondée ; néanmoins, il ne semble pas utile de le modifier : le texte de l'article 16 est de nature à prévenir toute confusion.

Le but principal de la revision est, d'après l'exposé des motifs, de « réduire, à ce qu'exige vraiment l'exploitation, les servitudes indispensables à la conservation des voies et à la sécurité des trains. »

Les dégrèvements proposés, on doit le reconnaître, sont assez considérables.

L'honorable Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, en signalant leur importance à l'attention de la Chambre et du pays, les a résumés en quelques mots dans son discours du 13 février dernier : « Au point de vue des plantations il y a 12,516 hectares qui sont dégrévés de la servitude, et, quant aux constructions, il y a 4,500 hectares. »

A côté de ces dégrèvements, n'y a-t-il pas certaines extensions de servitudes amenées entre autres par le changement de rédaction apporté, par l'article 5, au texte primitif relatif aux carrières.

La loi de 1843 ne vise que les carrières et minières à ciel ouvert, tandis que l'article 5 du projet comprend les carrières et les minières à *ciel ouvert et souterraines* ainsi que les travaux de recherches de mines.

La sécurité des voies justifie cette extension qu'une industrie nouvelle, l'exploitation des phosphates, rend d'autant plus utile qu'elle a lieu, tantôt à ciel ouvert, tantôt par galeries. Et, dans ce dernier cas, la loi de 1810 sur les mines, qui semblerait devoir régir ces exploitations souterraines, ne paraît pas généralement applicable. Notre article 5 les vise explicitement.

L'aggravation de charges est donc plus apparente que réelle. L'article 5, tel qu'il est rédigé, est conforme aux principes de la loi de 1843 : les progrès réalisés dans l'exploitation des richesses du sol rendent l'amendement nécessaire.

Une innovation réelle et importante est celle consacrée par l'article 1<sup>er</sup> du projet. Cet article range dans la petite voirie les places de stationnement et les chemins d'accès, créés pour aboutir aux stations, alors que, jusqu'ici, ils avaient été considérés comme dépendances des chemins de fer et classés comme tels dans la grande voirie.

L'introduction de ce principe nouveau n'aura-t-elle pas pour conséquence d'imposer des charges certaines aux communes, en échange d'avantages aléatoires.

Voici, à ce sujet, l'appréciation de l'honorable Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes :

« Les communes se sont montrées en général très désireuses d'arriver à ce résultat..... »

» Dans un grand nombre de localités les places de stationnement sont remises aux communes, à charge d'entretien.

» La mesure deviendra générale. Le principe nouveau offre l'avantage de mieux déterminer le droit de police ; il concède aux communes le droit de fixer les alignements et de percevoir des taxes. »

Si l'article 1<sup>er</sup> impose quelques charges nouvelles pour certaines communes, il y aura donc des compensations.

( 3 )

Le titre deuxième de la loi de 1843 n'a pas subi de modifications bien importantes ; nous croyons qu'il n'y a pas lieu d'y insister.

Remarquons toutefois la suppression des mots « de l'État » dans l'intitulé.

« Il importe, dit l'exposé des motifs, d'écarter tout doute sur l'applicabilité de la loi aux lignes de l'État et concédées, fussent-elles exclusivement affectées à un service de marchandises. » Le titre ne porte donc que les mots : *Des officiers et des agents de la police des chemins de fer.*

Le Projet de Loi n'a pas rencontré d'opposition à la Chambre des Représentants.

Votre Commission a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

*Le Rapporteur,*  
VAN VRECKEM.

*Le Président,*  
Comte DE MÉRODE WESTERLOO.