

et de la loi du 31 juillet 1834, ainsi que des loi et arrêté des 25 décembre 1842 et 24 janvier 1843 : 1^o que le froment reste soumis au droit d'entrée de fr. 37-50 les 1,000 kil., et le seigle à celui de fr. 21-50 les 1,000 kil.; 2^o que le droit de sortie sur l'une et l'autre céréale reste fixé à 25 centimes les 1,000 kil.

198. — 15 AVRIL 1843. — *Loi sur la police des chemins de fer.* (Bull. offic., n. XXIX.) (1).

Léopold, etc. Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

(1) Présentation à la chambre des représentants par M. le ministre des travaux publics, le 4 mars 1843. — *Monit.* des 5 et 19 mars. — Rapport par M. Liedts, le 24 mars. — *Monit.* des 25 et 26. — Discussion les 27 et 28 mars. — *Monit.* des 28 et 29. — Adoption le 28 mars à l'unanimité des 50 membres présents. — *Monit.* du 29. — Discussion au sénat les 10 et 11 avril. — *Monit.* des 11 et 12. — Adoption le 11 par 23 voix contre 3. — *Monit.* du 12.

(2) « 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. 1^{er} 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 de 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 dé-

TITRE PREMIER.

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

Art. 1^{er}. 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 six mètres pour les têtards et autres arbres (2).

La même autorisation est requise pour les amas ou dépôts de pierres (3), pour les bâtisses et autres constructions, dans une distance de huit mètres (4).

viations 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. — Rapport de la section centrale. — *Monit.* du 20 mars 1843.

(3) M. Savart Martel avait proposé de dire: « Amas de matières sujettes à s'ébouler ou à se renverser. » M. Liedts, rapporteur, reconnut en effet qu'il y avait une lacune dans le projet de loi. « Dans le Hainaut, disait-il, le chemin de fer traverse une partie du pays où il se trouve des minières, des sablières, des carrières; les maîtres de carrières placent très-souvent des débris de leurs carrières le long du chemin de fer et font des amas qui pourraient, dans certaines circonstances, occasionner des malheurs. » Il proposa de rédiger l'article tel qu'il est passé dans la loi, en ajoutant que « les dépôts de bois de construction, par exemple, tombent dans la catégorie des objets qui sont susceptibles d'être incendiés, et sont, comme tels, prévus par un autre article du projet, et que quant aux amas de terre ou de sable, il ne fallait pas les interdire; qu'il s'agissait d'imposer une restriction au droit de propriété, et que dès lors il fallait se renfermer dans les limites de la stricte nécessité. » — Séance du 27 mars 1843. — *Monit.* du 28.

(4) La rédaction du 2^e alinéa de l'article 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. — Rapport de la section centrale.

M. de Villegas: « J'ai besoin d'une explication avant de donner mon assentiment à la rédaction de l'art. 1^{er}; il y est dit qu'il est défendu d'élever des constructions dans une distance de 8 mètres. Je suppose qu'un bâtiment se trouve aujourd'hui dans la zone déterminée, le propriétaire pourra-t-il reconstruire, réparer ou améliorer l'édifice, sans autorisation préalable? Il est bon qu'à cet égard il n'y ait aucun doute. »

M. Liedts, rapporteur: « Je vous avoue, messieurs, que cette question n'a pas été soulevée dans

Néanmoins, lorsque la disposition des localités le permettra, le gouvernement pourra, par arrêté royal, réduire les distances ci-dessus fixées (1).

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 trois 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 (2).

Art. 3. 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. Toute contravention aux art. 1^{er}, 2 et 3, ou aux arrêtés d'autorisation rendus en vertu des art. 1^{er} et 2, sera punie d'une amende de 16 à 200 francs. Les contrevenants seront en outre condamnés, sur la réquisition du minis-

tère public, à supprimer, dans un délai à déterminer par le jugement, les plantations, bâtisses ou autres constructions, et amas ou dépôts de pierre, 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 (3), 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 art. 1^{er}, 2 et 3.

Art. 6. 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 arrê-

la section centrale; je vous prie donc de ne voir dans mes paroles que mon opinion personnelle. Je pense, pour ma part, que les bâtimens que l'on voudrait reconstruire de fond en comble tombent dans l'application du § 2, de telle sorte que si quelqu'un voulait démolir une maison et en bâtir une nouvelle, dans la distance de 8 mètres du chemin de fer, il faudrait l'autorisation du gouvernement. Du reste, le gouvernement pourra accorder l'autorisation chaque fois qu'il n'en résultera aucun danger pour le chemin de fer, car il ne s'agit ici que d'une faculté dont le gouvernement pourra faire usage selon les localités; il est des circonstances où des maisons peuvent sans danger se trouver à une distance de moins de 8 mètres du chemin de fer; il est d'autres circonstances où il y aurait danger à le permettre.

L'ensemble de l'art. 1^{er} fut mis aux voix et adopté. — Séance du 27 mars 1845. — *Monit.* du 28.

(1) Il semble, au premier abord, que le troisième alinéa de l'article, qui permet au gouvernement de réduire, par arrêté royal, les distances fixées au commencement de l'article, soit superflu et ne soit qu'une répétition des mots : *sans l'autorisation du gouvernement*, qu'on trouve au premier alinéa; mais il n'en est rien; le troisième 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. — Rapport de la section centrale.

(2) M. Liedts, rapporteur : « Messieurs, l'observation faite par l'honorable M. Sigart sur l'art. 1^{er} m'a fait apercevoir qu'il y a une lacune dans l'ar-

ticle. En effet, l'art. 2 prévoit le cas où le chemin de fer se trouve en remblai et où l'on voudrait faire dans le voisinage des excavations qui pourraient causer des déboulements et mettre le chemin de fer en danger, mais il ne prévoit pas le cas où des personnes qui ont déjà obtenu l'autorisation d'exploiter des carrières à ciel ouvert ou des minières, continueraient à faire des excavations jusque très-près du chemin de fer. Je proposerai de faire précéder l'article d'un paragraphe ainsi conçu : « 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. » — Au 2^o alinéa on lirait alors : « pratiquer d'autres excavations, » au lieu de : « pratiquer des excavations. »

M. le ministre des travaux publics déclare se rallier à l'amendement de M. Liedts.

M. Demonceau : « Je pense qu'il est important d'adopter l'amendement proposé par l'honorable M. Liedts. S'il n'y a pas de carrières ouvertes en ce moment, il peut s'en ouvrir. Dans la direction de Liège vers la frontière prussienne, le chemin de fer traverse des montagnes de pierre, et l'exploitation de carrières, dans le voisinage des tunnels, pourrait nuire à ces travaux d'art. » — *Monit.* du 28 mars 1845.

(3) « 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'opérera 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.* » (Rapport de la section centrale.)

ter (1) le convoi ou à le faire sortir des rails, sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 50 à 200 francs.

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^o 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. 1^{er}, section 1^{re}, § 1^{er} du livre III du Code pénal, selon les distinctions qui y sont établies.

Si le fait a occasionné des coups ou des blessures, le coupable sera puni conformément aux art. 309 et 310 du Code pénal, s'il en est résulté une maladie ou incapacité 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. 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 16 à 200 fr.

S'il est résulté de l'accident, des coups (2) ou blessures, la peine sera de quinze jours à six mois d'emprisonnement et l'amende de 50 à 500 francs; en cas d'homicide, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de 500 à 1,000 francs (3).

TITRE II.

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

Art. 8. Le gouvernement pourra conférer à

certain 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 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. 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^{er}, 2 et 3 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 (4).

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

(1) « Le projet de loi portait : arrêter brusquement. Un membre de la section proposa 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. » (Rapport de la section centrale.)

(2) « 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 en aperçoive des blessures proprement dites, il en résulte une maladie ou une incapacité de travail. » (Rapport de la section centrale.) — *Monit.* du 20 mars 1845.

(3) M. Raikem proposa de donner au juge toute latitude pour condamner au maximum de l'emprisonnement en matière correctionnelle; M. Liedts, rapporteur, déclara se rallier à cette proposition, ajoutant : « Il peut se présenter des cas de négligence tellement graves, qui s'approchent tellement de l'homicide volontaire, que le maximum de 4 ans

me paraîtrait trop peu élevé. Je citerai un exemple : si à l'approche d'un convoi du soir un roulier venait à laisser sur le chemin de fer sa voiture pour aller boire, que le convoi arrivât, culbutât la voiture et que des accidents graves en résultassent, je dis que le charretier coupable d'une aussi grave négligence mériterait une forte pénalité, et que dans ce cas 5 années d'emprisonnement ne me paraissent pas disproportionnées au délit. »

— Séance du 27 mars 1845. — *Monit.* du 28.

(4) « 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

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. 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. 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 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 (1). Mandons et ordonnons, etc.

Contre-signé par le ministre des travaux publics (L. Desmazières).

199. — 28 FÉVRIER 1843. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Moenneclaeys (Fedaste-Jacques), cultivateur à Houthem, province de la Flandre-Occidentale, né à Hondschote (France), le 6 février 1786; ledit acte a été accepté le 17 mars 1843.* (Bull. offic., n. xxix.)

200. — 28 FÉVRIER 1843. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Lafont (Jean), cabaretier et aubergiste à Bruzelles, né à Halintras (France), le 14 novembre 1786; ledit acte a été accepté le 14 mars 1843.* (Bull. offic., n. xxix.)

201. — 15 AVRIL 1843. — *Arrêté royal qui supprime le bureau de recettes des contributions directes et accises de Leefdael (Brabant).* (Bull. offic., n. xxix.)

Léopold, etc. Sur la proposition de notre ministre des finances,

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^o 1 de l'article 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 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.* » — Exposé des motifs. — *Monit.* du 19 mars 1843.

« (1) 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. » (Exposé des motifs. — *Monit.* du 19 mars.)

« 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 les recherches 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 ces cas, ils n'exercent leurs fonctions qu'en l'absence de tout autre officier de police. C'est là le sens de cet article. » (Rapport de la section centrale. — *Monit.* du 20 mars 1843.)