



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

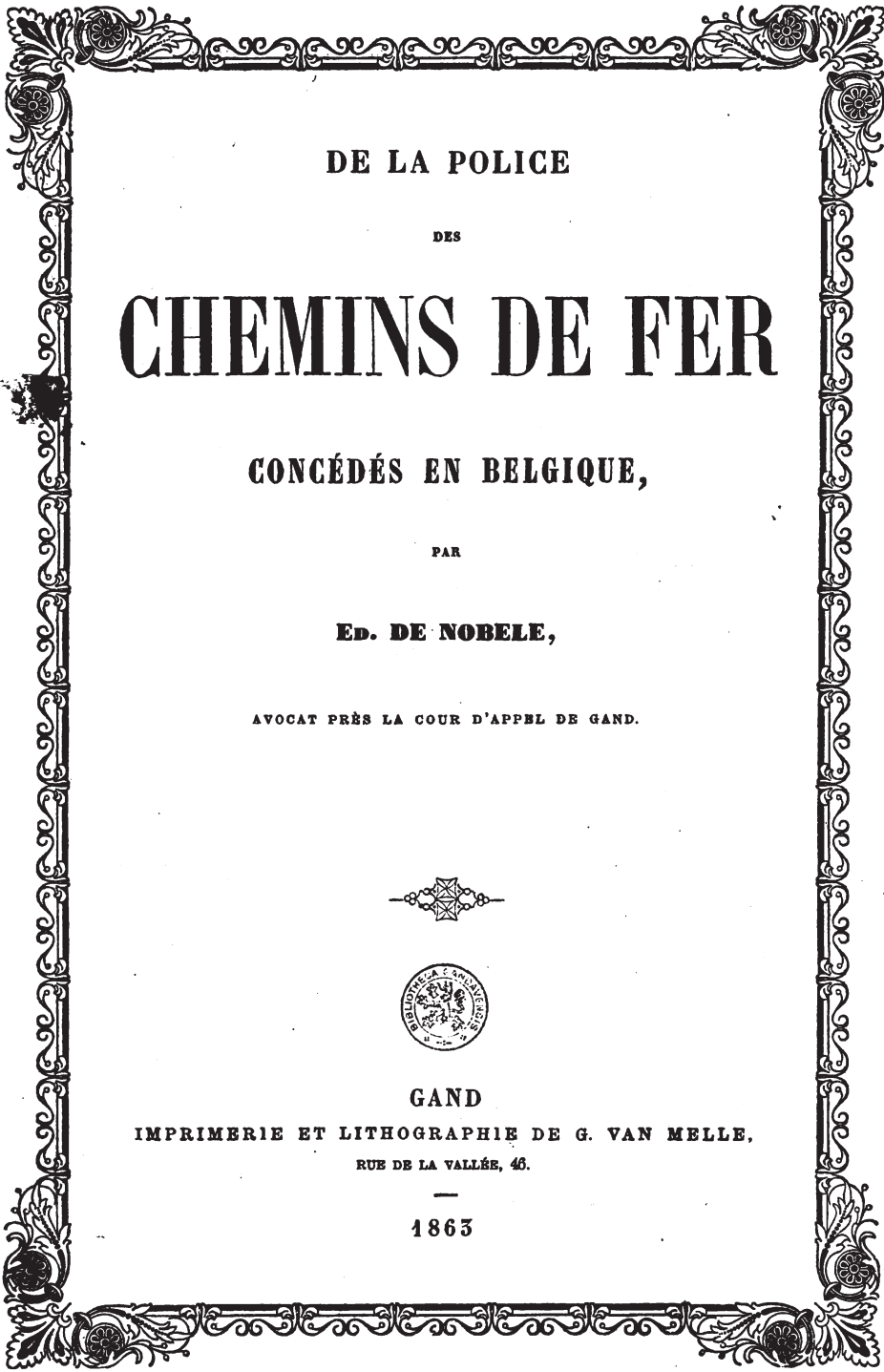
Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>



DE LA POLICE

DES

CHEMINS DE FER

CONCÉDÉS EN BELGIQUE,

PAR

ED. DE NOBELE,

AVOCAT PRÈS LA COUR D'APPEL DE GAND.



GAND

IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE DE G. VAN MELLE,

RUE DE LA VALLÉE, 46.

—
1863

à mon cousin P. Clarys

[Signature]

DE LA POLICE

DES

CHEMINS DE FER CONCÉDÉS

EN BELGIQUE.

DE LA POLICE
DES
CHEMINS DE FER

CONCÉDÉS EN BELGIQUE,

PAR

Ed. DE NOBELE,

AVOCAT PRÈS LA COUR D'APPEL DE GAND.



GAND

IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE DE G. VAN MELLE,
RUE DE LA VALLÉE, 46.

—
1863

DE LA POLICE
DES
CHEMINS DE FER CONCÉDÉS
EN BELGIQUE.

Je me propose d'examiner dans cette brochure la question de savoir si l'arrêté royal en date du 10 février 1857, relatif à la police du railway de l'État est ou non devenu aujourd'hui applicable aux chemins de fer *conçédés*, et spécialement s'il l'est ou non au chemin de fer direct d'Anvers à Gand.

Cet arrêté est conçu comme suit :

« LÉOPOLD, etc.

Vu la loi du 12 avril 1835, qui autorise le Gouvernement à établir des règlements pour l'exploitation et la police des chemins de fer et à déterminer les peines, conformément à la loi du 6 mars 1818, pour réprimer les infractions aux dispositions prises en vertu de cette autorisation ;

Vu l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818 qui commine contre les infractions de l'espèce une amende de 10 à 100 florins des Pays-Bas ou un emprisonnement de 1 à 14 jours, peines qui peuvent être réunies ;

Sur la proposition de notre Ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. I. — Il est défendu :

1^o De prendre place dans les voitures des chemins de fer de l'État, sans un billet régulier (1) ;

(1) Par arrêt du 16 février 1865, la Cour de Cassation a décidé « que cette défense étant formelle et absolue, celui qui y contrevient, encourt par cela seul la peine prononcée par l'art. 3, nonobstant qu'après la transgression commise, il obtempère aux injonctions que peuvent lui faire les agents de l'administration chargés par l'art. 2 de faire observer les dispositions du règlement, lequel ne subordonne nullement la contravention au refus d'obéir à ces injonctions. »

Voici cet arrêt :

2° De se placer dans une voiture d'une autre classe que celle indiquée par le billet;

3° De monter dans une voiture ou d'en sortir autrement que par la portière qui est placée du même côté que le bureau de la station d'arrivée;

4° De se pencher hors des voitures et d'en sortir avant que le train ne soit complètement arrêté;

5° De fumer dans les salles d'attente et dans les voitures des deux premières classes, sauf dans les compartiments qui sont spécialement réservés pour cet usage;

6° De prendre place dans une voiture avec une arme chargée ou avec des objets qui sont de nature à incommoder les voyageurs;

7° D'ouvrir les glaces des voitures du côté d'où vient le vent, à moins que ce ne soit avec l'assentiment unanime de tous les voyageurs placés dans le compartiment;

8° D'entrer dans les waggons à bagages ou à marchandises ou dans les voitures quelconques dont l'accès est interdit.

ART. II. — Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents des chemins de fer pour l'observation des dispositions ci-dessus.

ART. III. — Les contrevenants seront passibles des peines comminées par l'article 1^{er} de la loi du 6 mars 1848.

Notre Ministre des travaux publics est chargé, etc. »

LA COUR : — OUI Monsieur le Conseiller Marcq en son rapport et sur les conclusions de Monsieur Cloquette, Avocat-général,

Vu l'arrêté royal du 10 février 1857 portant règlement pour la police des chemins de fer, dont l'article 1 est ainsi conçu :

« Il est défendu (n° 1) de prendre place dans les voitures des chemins de fer de l'État, sans un billet régulier. »

Attendu que cette défense étant formelle et absolue, celui qui y contrevient, encourt par cela seul la peine prononcée par l'article 5, nonobstant qu'après la transgression commise, il obtempère aux injonctions que peuvent lui faire les agents de l'administration chargés par l'article 2 de faire observer les dispositions du règlement, lequel ne subordonne nullement la contravention au refus d'obéir à ces injonctions;

Attendu que le jugement attaqué qui a confirmé le jugement de simple police de Grammont, dont il a adopté les motifs, bien qu'ayant constaté en fait que le défendeur a été trouvé sans coupon dans une voiture du chemin de fer, entre Denderleeuw et Ternath, l'a néanmoins renvoyé des poursuites dirigées contre lui, en décidant qu'il ne pouvait être considéré comme ayant contrevenu aux prescriptions de l'arrêté, parce

Il suffit de lire attentivement cet arrêté pour voir qu'il est impossible qu'il reçoive, par lui-même, son application autrement qu'au railway *de l'État*. Et en effet son préambule, d'abord, vise la loi du 12 avril 1835 qui est relative au réseau *de l'État*, décrété par la loi du 1^{er} mai 1834 : ensuite l'article 1^{er} lui-même n'édicte la défense de prendre place dans une voiture sans billet valable que sur les chemins de fer *de l'État*; de sorte que sur ce premier point il ne peut exister de doute.

C'est ce qui, du reste, a été décidé par un arrêt extrêmement bien motivé, rendu par la Cour d'appel de Bruxelles, le 13 février 1862 (1), en cause du Ministère public contre L..., dans les circonstances suivantes : Le Tribunal correctionnel de Bruxelles avait condamné le sieur L... à 100 fr. d'amende, pour avoir pris place dans une voiture du *chemin de fer du Luxembourg* sans billet régulier : le jugement se fondait sur l'article 1^{er} de l'arrêté du 10 février 1857. Le sieur L. interjeta appel de ce jugement et soutint, système qui fut accueilli par la Cour, que cet arrêté n'étant qu'une mesure de police prise pour les chemins de fer *de l'État*, ne pouvait pas s'appliquer aux chemins de fer *concedés*. Et la Cour réforma le jugement dont appel.

— Probablement à la suite de cette décision, dont il ne pouvait se dissimuler l'importance, le Gouvernement se hâta de prendre un arrêté dont le but était de rendre applicable aux chemins de fer *concedés* le règlement de police du railway de l'État, en date du

que sur l'observation du garde-convoi, il avait pris un billet de parcours jusqu'à Ternath, station la plus rapprochée, et de là un coupon régulier jusqu'à Bruxelles.

Attendu que cette décision repose sur une fausse interprétation de l'arrêté susdit, en ce qu'elle suppose à tort que la contravention aux divers nos de l'article 1^{er} du règlement n'existerait que pour autant qu'elle soit accompagnée du refus d'obtempérer aux injonctions des agents de l'administration et que par suite elle viole expressément l'article 3 dudit règlement.

Par ces motifs,

Casse et annule le jugement rendu en degré d'appel par le tribunal d'Audenarde le 8 novembre 1862, condamne le défendeur aux dépens dudit jugement et à ceux de l'instance en cassation, ordonne que le présent arrêt sera transcrit etc. . . . renvoie la cause devant le tribunal de Gand, etc. . . .

Du 16 février 1863 — Cass. Belg.

(1) *Pasicrisie* 1862, 2^e partie, page 89.

10 février 1862. Cet arrêté est du 16 mai 1862 et figure au *Moniteur* du 21 mai suivant. En voici la teneur :

« LÉOPOLD, etc.

Revu notre arrêté du 18 février 1857 relatif à la police du chemin de fer *de l'État* et pris en exécution de la loi du 12 avril 1855;

Considérant que des doutes se sont produits quant à l'applicabilité de ce règlement aux *railways concédés*;

Vu les cahiers des charges des diverses lignes ferrées qui servent au transport des voyageurs et des marchandises;

Considérant que ces cahiers des charges rendent applicables aux chemins de fer concédés *les lois et règlements généraux concernant la grande voirie, ainsi que les lois et règlements de police relatifs au railway de l'État, et qu'ils disposent en outre que le Gouvernement peut prendre des mesures pour assurer la police, la conservation et la sûreté des chemins de fer et de leurs dépendances*;

Sur la proposition de notre Ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. I^{er}. — Est rendu applicable aux chemins de fer *concédés* servant au transport des voyageurs et des marchandises, le règlement de police du railway *de l'État*, en date du 10 février 1857.

ART. II. — Notre Ministre des travaux publics est chargé, etc. »

Cet arrêté est-il à l'abri de toute critique? Je ne le pense pas et j'ai eu l'occasion d'en attaquer la légalité dans les circonstances que voici :

Le sieur J. F. Van E..... avait été assigné, à la requête de M^r le Procureur du Roi, à comparaître le 29 janvier dernier devant le Tribunal correctionnel de Gand, comme prévenu d'avoir, le 4 décembre 1862, pris place, sans un billet régulier, dans une voiture du chemin de fer direct *d'Anvers à Gand*.

A l'action du Ministère public, j'opposai une exception en ces termes :

« Attendu que le prévenu a été traduit devant le Tribunal correctionnel de Gand, pour contravention à l'art. I^{er} N^o 1 de l'arrêté royal du 10 février 1857 ainsi conçu :

« Il est défendu de prendre place dans les voitures du chemin » de fer *de l'État* sans un billet régulier. »

Attendu qu'il résulte du procès-verbal dressé en cause, que ce n'est pas dans une voiture du chemin de fer de l'État, mais dans une voiture du chemin de fer concédé d'Anvers à Gand, que le prévenu aurait pris place;

Que dès-lors l'article invoqué ne lui est pas applicable (arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 13 février 1862);

Attendu qu'on soutiendrait vainement que l'arrêté royal du 10 février 1857 est devenu applicable aux chemins de fer concédés, depuis l'arrêté royal en date du 16 mai 1862 :

En effet, cet arrêté royal est entâché d'illégalité.

Pour qu'un arrêté royal soit légal, il faut non seulement qu'il ne soit pas contraire à une loi, mais il faut de plus qu'il soit conforme à une loi.

Or, où est la loi qui autorise le Gouvernement à établir des règlements pour l'exploitation et la police des chemins de fer concédés?

1° L'arrêté royal du 16 mai 1862 n'a pu être pris en exécution de la loi du 12 avril 1855, puisque cette loi est uniquement relative au réseau de l'État, décrété par la loi du 1^{er} mai 1854, et ne s'occupe aucunement de lignes concédées (1).

2° L'arrêté royal du 16 mai 1862 ne pouvait pas davantage s'appuyer, comme il l'a fait (2), sur les cahiers des charges des diverses lignes ferrées, pour dire que ces cahiers des charges rendent applicables aux chemins de fer concédés les lois et règlements généraux concernant la grande voirie, ainsi que les lois et règlements de police relatifs au railway de l'État :

Car d'abord cette disposition n'est pas générale, comme le dit néanmoins l'arrêté royal, et même dans ceux des cahiers des charges qui la renferment, elle n'est point conçue dans des termes identiques (3).

(1) Le 1^{er} considérant de l'arrêté royal du 16 mai 1862 est conçu en ces termes :
Revu notre arrêté du 10 février 1857 relatif à la police du chemin de fer de l'État et pris en exécution de la loi du 12 avril 1855;

(2) Vu, poursuit l'arrêté royal, les cahiers des charges des diverses lignes ferrées qui servent au transport des voyageurs et des marchandises;

Considérant que ces cahiers des charges rendent applicables aux chemins de fer concédés, les lois et règlements généraux concernant la grande voirie, ainsi que les lois et règlements de police relatifs au railway de l'État

(3) Voir plus loin l'exposé des motifs d'un projet de loi présenté à la Chambre des Représentants, le 24 janvier 1857.

Ainsi, par exemple, ce n'est que dans les cahiers des charges *postérieurs à 1853* que l'on trouve la clause qui applique aux chemins de fer concédés depuis lors « *les règlements généraux existants ou à intervenir en matière de police de chemins de fer.* — Dans ceux qui sont *antérieurs à 1853*, il n'est question que des règlements *sur la grande voirie*, bien différents *des règlements de police.* (1) (Voir les arrêtés de concession du 27 septembre 1853, (Pasinomie n° 513 art. 37); — du 10 février 1854, (Pasinomie n° 47 art. 21); — du 3 septembre 1856, (Pasinomie n° 724 art. 30) — du 26 avril 1858 (Pasinomie n° 145 art. 22); — du 3 novembre 1858, (Pasinomie n° 418 art. 22); — du 31 octobre 1859, (Pasinomie n° 424 art. 27)) (2).

5° Enfin l'arrêté royal du 16 mai 1862 n'a pu, comme il l'a fait (3), trouver *dans les cahiers des charges* le droit, pour le Gouvernement, de prendre des mesures pour assurer la police, la conservation et la sûreté des chemins de fer et de leurs dépendances:

Car, comme il est dit dans l'exposé des motifs d'un projet de loi présenté à la Chambre des Représentants dans la séance du 24 janvier 1857, il est à considérer que plusieurs cahiers des charges n'ont pas été soumis aux Chambres législatives ou sanctionnés par le Gouvernement en vertu d'une loi spéciale. — Comment donc ces cahiers des charges pourraient-ils légalement conférer au Gouvernement le droit qu'il veut y puiser? (4)

— Il eût fallu, pour que l'arrêté royal du 16 mai 1862 fût légal, qu'il existât au préalable une *loi* qui autorisât le Gouvernement à établir des règlements pour l'exploitation et la police des chemins de fer *concedés*, comme la *loi* de 1853 l'avait autorisé à établir des règlements pour l'exploitation et la police des chemins de fer *de l'État.*

— Tel était, du reste, l'avis du Gouvernement, quand, dans la

(1) Il en est ainsi notamment pour le chemin de fer d'Anvers à Gand dont il s'agit au procès.

(2) Arrêt précité de la Cour d'appel de Bruxelles, du 13 février 1862.

(3) Et qu'ils (les cahiers des charges) disposent en outre que le Gouvernement peut prendre des mesures pour assurer la police, la conservation et la sûreté des chemins de fer et de leurs dépendances.

(4) Voir notamment le cahier des charges de la ligne d'Anvers à Gand.

séance du 24 janvier 1857, il présenta à la Chambre des Représentants un projet de loi rédigé en ce sens (1) (2).

Et attendu que de tout ce qui précède résulte que l'arrêté royal

(1) Cloes et Bonjean. — Jurisprudence des tribunaux de 1^{re} instance, X, page 1065.

(2) Annales parlementaires. 1857. — Séance du 24 janvier 1857.

Règlement d'exploitation et de police concernant les chemins de fer *concedés*.

EXPOSÉ DES MOTIFS :

Messieurs,

Le réseau des chemins de fer *concedés*, en exploitation en Belgique, comprend dès à présent 19 lignes distinctes, et présente un développement de plus de 900 kilomètres. Ce réseau, avant peu, doit s'étendre encore.

A part une fraction des chemins de fer *concedés*, qui est exploitée par l'État, ceux-ci sont administrés par des compagnies concessionnaires ou par d'autres compagnies qui se sont substituées à ces dernières.

Il est urgent que les règlements d'administration publique établissent de l'uniformité dans l'exploitation des chemins de fer *concedés*, et donnent au Gouvernement les pouvoirs nécessaires pour exercer, sur ces chemins, une surveillance efficace, propre à prévenir les dangers et garantir la sécurité publique.

Il est vrai que la plupart des cahiers des charges rendent applicables aux lignes *concedées* les lois et règlements généraux existants ou à intervenir, relatifs aux routes et aux chemins de fer de l'État; mais outre que cette disposition n'est pas générale et que dans les cahiers des charges qui la renferment, elle n'est point conçue dans des termes identiques, il est à considérer que plusieurs de ces cahiers des charges n'ont pas été soumis aux Chambres législatives ou sanctionnés par le Gouvernement en vertu d'une loi spéciale.

Afin de prévenir les objections ou l'opposition de quelques-unes des compagnies concessionnaires ou exploitantes, il importe que le Gouvernement soit investi, par une loi spéciale, du pouvoir de réglementer l'exploitation et la police des chemins de fer *concedés*.

La nécessité de cette loi a été reconnue par le comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, et son opinion se trouve consignée au n° 261, pages 100 à 119 des documents parlementaires, session 1855-1856.

L'article 3 du projet de loi ci-joint attribue au Gouvernement le droit de conférer à ses propres agents et à ceux des compagnies, la qualité d'officier de police judiciaire et de garde-voyer.

Quelques doutes se sont élevés sur la question de savoir si le titre I de la loi du 15 avril 1845 sur la police des chemins de fer est applicable à toutes les lignes indistinctement. — D'un autre côté le titre II, suivant son intitulé, ne concerne que les chemins de fer de l'État. Il a donc paru nécessaire qu'une disposition législative formelle déclarât applicable aux chemins de fer *concedés* toutes les dispositions de la loi du 15 avril 1845 et donnât au Gouvernement le droit de nommer les agents chargés d'exercer la surveillance sur ces chemins de fer et d'y rechercher et constater les crimes, les délits et les contraventions.

du 10 février 1857 ne peut encore aujourd'hui recevoir d'application aux chemins de fer *concedés* :

Par ces motifs,
et vu l'article 107 de la Constitution belge, (1)

Plaise au tribunal renvoyer le prévenu des fins de la poursuite, sans frais. »

A l'audience du 7 février 1863, Monsieur de Meren, substitut du Procureur du Roi, occupant le siège du Ministère public, après avoir reconnu que l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles en date du 13 février 1862, avait fait une juste application des principes, examina l'arrêté royal du 16 mai 1862 et présenta à cet égard des considérations que nous regrettons de ne pouvoir reproduire ici qu'en substance :

« Le Gouvernement, a dit l'honorable organe du Ministère public, a vu *la loi* qui l'autorisait à prendre des mesures pour assurer la police des chemins de fer *concedés*, dans les *cahiers des charges* des diverses lignes ferrées qui servent au transport des voyageurs et des marchandises. — Mais pour qu'il pût en être ainsi, la réunion d'une double condition était nécessaire :

Tel est, Messieurs, l'objet de la loi que j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations.

Le Ministre des travaux publics,
(signé) A. DUMON.

PROJET DE LOI.

Léopold, etc.

ART. 1. Le Gouvernement est autorisé à établir des règlements pour l'exploitation et la police des chemins de fer *concedés*.

ART. 2. L'infraction à ces règlements sera punie des peines comminées par la loi du 6 mars 1818, sans préjudice de l'application du Code Pénal et des articles 6 et 7 de la loi du 15 avril 1843.

ART. 3. La loi du 15 avril 1843, relative à la police des chemins de fer de l'État sera entièrement applicable aux chemins de fer *concedés*.

En conséquence le Gouvernement pourra conférer la qualité d'inspecteur en chef et d'inspecteur de police ou de garde-voyer aux fonctionnaires de l'État chargés de la surveillance des lignes *concedées*, ainsi qu'à certains employés des compagnies concessionnaires.

ART. 4. La présente loi sera obligatoire le lendemain du jour de sa publication.

(1) ART. 107.

« Les Cours et Tribunaux n'appliqueront les arrêts et règlements généraux, provinciaux et locaux, qu'autant qu'ils seront conformes aux lois.

d'abord il eût fallu un cahier des charges de la concession approuvé par une loi; — ensuite il eût fallu que ce cahier des charges contint une disposition qui permit au Gouvernement d'appliquer à ce chemin de fer concédé tous les règlements relatifs au railway de l'État, tant ceux concernant la grande voirie que les règlements de police.

Or, ces conditions n'ont pas été remplies par la Compagnie du chemin de fer d'Anvers à Gand, dont il s'agit dans l'espèce.

D'abord, le cahier des charges de la concession n'a pas été approuvé par une loi: il n'a été approuvé que par un arrêté royal en date du 16 novembre 1842; — de sorte que pour le chemin de fer d'Anvers à Gand, dont il s'agit ici, il faut le reconnaître, il n'y a pas *de loi*; et par conséquent, en ce qui concerne le chemin de fer d'Anvers à Gand, l'arrêté royal du 16 mai 1862 n'est effectivement pas légal.

Il y a plus: le cahier des charges de cette ligne ferrée ne contient que cette seule disposition « les lois et règlements généraux *en matière de grande voirie* en vigueur ou à intervenir par rapport aux routes et chemins de fer de l'État, seront applicables au chemin de fer concédé d'Anvers à Gand; » mais il n'y est pas question *des règlements de police*, de sorte que la seconde condition vient également à faire défaut.

Je pense donc, a dit en terminant l'honorable organe du Ministère public, que l'exception soulevée par la défense est fondée, et en conséquence je demanderai au Tribunal de renvoyer le prévenu des fins de la poursuite. »

— A l'audience du 12 mars 1863, le Tribunal a rendu le jugement suivant:

LE TRIBUNAL,

« Attendu que le prévenu J. F. Van E.... est traduit devant ce tribunal, pour avoir, le 4 décembre dernier, pris place dans une voiture du chemin de fer concédé d'Anvers à Gand, sans un billet régulier;

Attendu que ce fait, fût-il prouvé, ne tomberait sous l'application d'aucune disposition pénale, ayant force de loi;

Attendu que, pour soutenir le contraire, on s'appuierait vainement sur les arrêtés royaux des 10 février 1857 et 16 mai 1862; — qu'en effet le premier de ces arrêtés, qui prend sa source dans la

loi du 12 avril 1855, ne concerne que les chemins de fer de l'État, et que le second, portant à son article I :

« Est rendu applicable aux chemins de fer concédés servant au transport des voyageurs et des marchandises le règlement de police du railway de l'État, en date du 10 février 1857. »

n'a été, pour ce qui regarde spécialement le chemin de fer direct d'Anvers à Gand, pris en exécution d'aucune loi autorisant le Gouvernement à établir des règlements pour la police de ce chemin :

Attendu que l'arrêté du 16 mai 1862 se borne à viser, dans son préambule, les cahiers des charges des diverses lignes ferrées concédées ;

Attendu que si, parmi ces cahiers des charges, il en est qui ont été approuvés par des lois particulières et qui contiennent des dispositions permettant au Gouvernement de rendre applicables aux chemins de fer pour lesquels ils ont été respectivement faits, les règlements de police du railway de l'État, il n'en est pas ainsi du cahier des charges arrêté le 29 septembre 1842 pour le chemin de fer d'Anvers à Gand, lequel ne contient aucune disposition semblable, mais seulement une clause (art. 41) étendant à cette ligne concédée les lois et règlements généraux en matière de *grande voirie* en vigueur ou à intervenir par rapport aux routes et chemins de fer de l'État (voir arrêt de la Cour de Bruxelles du 13 février 1862; Belgique Judiciaire, page 395, et Annales Parlementaires 1856-1857, Chambre des Représentants, p. 606 et 607);

Attendu qu'au surplus, ce cahier des charges n'a été approuvé que par un simple arrêté royal, en date du 16 novembre 1842 — et qu'aucune disposition de la loi sur les concessions de péages du 19 juillet 1852 n'a permis au pouvoir exécutif de prendre des mesures de la nature de celles qui sont déterminées dans l'arrêté royal du 16 mai 1862.

Par ces motifs, Monsieur de Meren, substitut du Procureur du Roi entendu en ses conclusions conformes, — et vu les art. 67, 78 et 107 de la Constitution, dont lecture a été faite, et portant :

ART. 67. Le Roi fait les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois, sans pouvoir jamais ni suspendre les lois elles-mêmes ni dispenser de leur exécution.

ART. 78. Le Roi n'a d'autres pouvoirs que ceux que lui attribuent

formellement la Constitution et les lois particulières portées en vertu de la Constitution même.

ARR. 107. Les cours et tribunaux n'appliqueront les arrêtés et règlements généraux, provinciaux et locaux, qu'autant qu'ils seront conformes aux lois.

Faisant droit contradictoirement, renvoie le prévenu J. F. Van E. . . . des fins de la poursuite, sans frais.

— Fait, jugé et prononcé en séance publique du 12 mars 1863. présents : MM. Morel, vice-président; — Vanderbruggen et de Pauw, juges; — de Meren, substitut du Procureur du Roi; — et G. Vanheuerswyn, c^o-greffier.

Je pense donc, pour les divers motifs énoncés, tant dans les conclusions que j'ai eu l'honneur de prendre devant le Tribunal, que dans le réquisitoire du Ministère public ainsi que dans le jugement précité, que l'arrêté royal du 10 février 1857, relatif à la police du railway de l'État ne peut encore aujourd'hui recevoir d'application aux chemins de fer *concedés*, du moins à ceux d'entre eux dont les cahiers des charges ne remplissent pas la double condition indiquée par M^r le substitut du Procureur du Roi de Meren, dans son réquisitoire précité du 7 février dernier, et notamment au chemin de fer direct d'Anvers à Gand; — de sorte qu'il me semble urgent qu'il soit présenté aux Chambres législatives un projet de loi ayant pour but d'investir le Gouvernement du pouvoir de réglementer l'exploitation et la police des chemins de fer *concedés*, comme la loi de 1833 l'autorisa à établir des règlements pour l'exploitation et la police des chemins de fer *de l'État*.