



B

**La Police des chemins
de fer belges**



POLICE S.N.C.B.

Par : - Jules DUPUIS
- sous-commissaire
- instructeur au C.I.R.
- diplômé de l'Ecole Provinciale
des Sciences Administratives et
de police de Liège.



Une police qui dresse plus de 11.300 procès-verbaux par an et 8.000 rapports d'enquêtes (statistique 1986) est assurément une police très importante. Pourtant, la police des chemins de fer est méconnue... Le but de cet article est de mieux faire connaître ce service qui s'insère d'ailleurs dans l'organisation des différentes polices de notre pays.

HISTORIQUE.

D'où sort cette impression qu'ils sont tout récents, tout neufs alors qu'ils sont à peu de choses ^{presque} aussi vieux que les trains ? Car, en fait, la police des chemins de fer existe dans son essence depuis l'inauguration de la ligne Bruxelles-Malines, le 5 mai 1835. Le 16.1.1836, un Arrêté Royal conférait aux agents de l'administration du chemin de fer le droit de rédiger des procès-verbaux pour les infractions constatées. La loi du 31 mai 1838 désignait les conditions dans lesquelles le Gouvernement pouvait conférer des fonctions de police judiciaire à certains agents. D'année en année, cette loi fut prorogée jusqu'à la loi du 15 avril 1843 relative aux officiers et agents de la police des chemins de fer.

Cette loi fut remplacée par celle du 25 juillet 1891, actuellement encore applicable; quelques modifications furent apportées aux dispositions concernant les servitudes, mais le chapitre relatif à la police fut reproduit presque textuellement.

En fait, le système actuel fondé sur la Loi de 1891, remonte donc à 1843 !

Il s'agit donc là d'un très vieux cadre de police, beaucoup plus ancien que les polices communales ...



Policier-officier
1878
Vendredi 19 Octobre 1878.

Pourquoi une police des chemins de fer ?

L'existence d'une police des chemins de fer est justifiée par une triple considération :

1. La nécessité de disposer de fonctionnaires compétents dans toute l'étendue du chemin de fer, sans limitations territoriales comme pour d'autres officiers de police judiciaire;
2. la nécessité de disposer de fonctionnaires résidant sur les lieux mêmes et pouvant plus facilement exercer dans les dépendances du chemin de fer et les lieux avoisinants;
3. la nécessité de disposer de fonctionnaires spécialisés, de par leurs attributions administratives, dans les matières propres à l'exploitation des chemins de fer.

Il fallait donc une police spécialisée connaissant les arcanes administratives spécifiques au transport des personnes et des choses !

Organisation du cadre de la police des chemins de fer.

La police judiciaire des chemins de fer est composée de :

- a) garde-voyers (agents judiciaires) fonctions exercées par certains agents tels que chefs-gardes, sous-chefs de gare, sous-chefs de secteur technique, etc;
- b) inspecteurs de police judiciaire (officiers de police judiciaire), les fonctionnaires supérieurs, les inspecteurs, les chefs de gare des gares importantes, les chefs de police, les sous-commissaires de surveillance, les officiers de police en titre.
En fait, les fonctionnaires sont des "auxiliaires" de police, *la* police étant assurée par les chefs de police, les sous-commissaires et les officiers de police qui sont des professionnels occupés à temps plein dans ces fonctions;
- c) un Inspecteur en chef de police des chemins de fer dont la mission consiste à :
 1. veiller à ce que les P.V. soient convenablement rédigés et transmis aux Parquets;
 2. centraliser les propositions de nomination et de retrait de fonctions judiciaires;
 3. correspondre avec les Autorités judiciaires;
 4. donner les instructions nécessaires aux agents investis de fonctions judiciaires.

Nous ne nous étendrons pas sur la mission judiciaire des agents S.N.C.B. investis d'une commission de garde-voyers (compétence restreinte à 20 M. et uniquement pour contravention et infractions aux lois relatives au chemin de fer) ni sur celle des fonctionnaires investis d'un mandat d'officier de police judiciaire.

Notre propos consiste surtout à mieux faire connaître le cadre des policiers professionnels que sont les officiers de police des gares et des brigades.

Des critères de sélection sévères :

C'est parmi le personnel "employé" des chemins de fer que se recrutent les officiers de police, jamais à l'extérieur.

Lorsqu'un emploi est vacant, les candidatures sont examinées avec soin.

Pour être reçu, l'agent doit avoir des connaissances administratives très élevées (qu'il n'a pu acquérir qu'en fonctionnant plusieurs années dans différents services).

Il doit faire preuve de réelles qualités civiques et morales (vie et moeurs).

De plus, son chef immédiat doit donner un avis qui porte sur la manière de servir, le zèle, la courtoisie, le sens des responsabilités, la maîtrise, etc.

Il est soumis à trois épreuves très sélectives :

1. Epreuve écrite (narration - rapport).
2. Epreuve orale (interview).
3. Tests psychoprofessionnels (corrigés par l'U.L.B.).

Le candidat reçu accomplit alors un stage d'un an, pendant lequel il suit pendant 8 mois les cours à l'Académie de police de Bruxelles. Après ce stage, il est installé dans une des 8 grandes gares du réseau ferroviaire où sa formation d'officier est poursuivie par compagnonnage avec intégration directe sur le terrain. Il suit également des cours de droit pénal, droit civil, instruction criminelle, ainsi que des cours prof. S.N.C.B. dans les centres d'Instructions (C.I.R.). Pendant toute la durée du stage, le candidat est suivi de près par son s/commissaire et son chef de police qui est chargé de dresser le rapport de proposition de nomination définitive.

Nomination et retrait.

Les officiers de police des gares sont officiers de police judiciaire nommés par Arrêté Royal sur proposition du Ministre des Communications.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent serment devant le Tribunal de 1^{ère} Instance de l'Arrondissement de leur résidence.

Toutefois, leurs pouvoirs ne sont pas circonscrits dans l'arrondissement de ce Tribunal. Tout en ayant une compétence territoriale restreinte (voir ci-après), leur mission s'exerce donc dans toute l'étendue du Royaume.

Les fonctions judiciaires sont retirées par Arrêté Royal : retraite, démission, changement de fonctions, révocation, etc.

Compétence.

a) Au point de vue territorial :

Ils sont compétents dans toute l'étendue des chemins de fer, dans les gares et leurs dépendances et dans une zone de 500 mètres à partir du franc-bord.

(Art. 15 de la loi du 25.7.1891).

b) Au point de vue matériel :

- Ils rechercheront les crimes et délits ... (art. 15 Loi de 1891);
- ils rechercheront et constateront par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire ... tous les délits, contraventions et toutes les infractions aux lois sur les chemins de fer, leur exploitation et leur police;
- outre ces lois et arrêtés, d'autres dispositions légales ont attribué une compétence spéciale aux officiers et agents de la police des chemins de fer. Citons à titre d'exemple non limitatif :
 - Loi du 28.2.1882 - sur la chasse;
 - A.R. du 26.1.1967 - concernant les cartes d'identité;
 - A.R. du 16.3.1968 - police de la circulation routière;
 - A.R. du 1.12.1975 - code de la route;
 - A.R. du 2.8.1977 - circulation aux passages à niveau et sur les voies ferrées et leurs dépendances, etc;
 - le 2.7.1979 - création de BRIGADES MOBILES;
 - le 04.9.1986 - création d'une BRIGADE CANINE (3 chiens) à Bruxelles.

Les BRIGADES MOBILES sont dotées de véhicules d'intervention banalisés, de tous les derniers perfectionnements : mobilophone national, feu giroscopique magnétique, sirène, etc. Leur mission consiste en la répression des actes de malveillance et du banditisme ferroviaire dans une province déterminée ainsi que la poursuite des enquêtes.

La BRIGADE CANINE (3 chiens) ayant reçu la formation à l'Ecole Synophile de la ville de Bruxelles, les maîtres-chien sont chargés d'effectuer des patrouilles dans les gares de Bruxelles. Leur rôle est surtout de dissuader les vols à la tire et les agressions. Néanmoins, les chiens ont reçu une formation complète et peuvent être affectés à d'autres tâches : piste, drogue, etc.



OFFICIER DE POLICE



S/COMMISSAIRE



CHEF DE POLICE

Concurrence et prévention.

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

Ils auront pour la recherche des crimes et des délits 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 (art. 15 loi de 1891).

Le mot prévention s'entend dans le sens de "priorité".

En outre, en vertu de l'article 25 du code d'instruction criminelle, les officiers de police des chemins de fer ont le droit de réquérir directement la force publique.

Celle-ci comprend l'armée, la gendarmerie, la police et dans certains cas la protection civile. Les officiers et agents de la police des chemins de fer sont compris parmi les agents dépositaires de l'autorité ou de la force publique.

Précisons que les officiers de police de la S.N.C.B. ne disposent pas des pouvoirs attribués aux officiers de police judiciaire auxiliaires du Procureur du Roi (ils ne peuvent donc ordonner l'épreuve respiratoire, le prélèvement sanguin, etc.).

Une triple mission.

Outre ses fonctions judiciaires, l'officier de police des chemins de fer, a également un rôle commercial vis-à-vis de la clientèle (doléances, réclamations, etc.) et une mission de surveillance sur l'ensemble du personnel (plus de 50.000 agents).

Dans l'exercice de sa mission, l'officier de police des chemins de fer est placé sous l'autorité administrative de son chef immédiat et sur le plan judiciaire sous l'autorité du Procureur du Roi et à la surveillance du Procureur Général.

L'officier de police de gare a fort à faire.

Les effectifs étant limités : 142 officiers, 18 sous-commissaires et 10 chefs de police (1986), dont une vingtaine d'agents affectés au Comité Supérieur de Contrôle, répartis dans la plupart des grandes gares du réseau S.N.C.B. L'officier de police de gare a fort à faire. La fonction n'est pas de tout repos : interventions, auditions, enquêtes, surveillance, escortes de fonds, procès-verbaux, rapports administratifs et missions spéciales font que l'officier de police est un fonctionnaire très occupé. Le fait qu'il couvre de longs-secteurs n'arrange pas les choses. De plus, il n'est jamais drôle d'intervenir, en cas d'accident, pour retirer une personne écrasée sous un train ou de dégager, hélas trop tard, un enfant aux doigts broyés dans un escalator.

La criminalité et le chemin de fer à notre époque.

Ce qui nous sauve des délits spectaculaires, tels que le hold-up du train Glasgow-Londres ou la prise d'otage Bijlen, c'est sans aucun doute la densité du réseau belge et l'absence de grands parcours. Par contre, les actes de malveillance envers les trains, les installations, les vols à la tire (des milliers de trains et des centaines de milliers de voyageurs transportés journallement), les vols de marchandises, les transports de marchandises interdites ou prohibées sont en constante progression.

Les 11.300 procès-verbaux initiaux dressés en 1986 couvrent un large éventail des infractions au code pénal et aux lois particulières. En effet, rares sont les procès-verbaux relatifs à des devoirs prescrits ou à des infractions de roulage.

La pègre des relations ferroviaires est cependant omniprésente. Chaque grande gare a ses problèmes spécifiques. Drogue et vols de marchandises à Anvers et Bruxelles Tour et Taxis, littérature "porno" à Tournai et Liège, vols à la tire à Bruxelles et drogue aussi à Liège (proximité de la frontière hollandaise). Les exemples de "beaux coups de filet" réalisés par nos services foisonnent.

Du flair...

Nous ne pourrions pas développer ici toutes les "grosses affaires" réalisées (trafic d'arme, trafic de drogue, trafic de devises, individus recherchés au B.C.S., etc.). Un fléau bien connu : les pick-pockets. Tout comme sur les bus urbains des grandes villes, les trains offrent un terrain de chasse aux voleurs à la tire. C'est incroyable la candeur avec laquelle les voyageurs "abandonnent" sacs ou vestons dans les trains et dans les gares.

Notre service de police de Liège a à son actif de très nombreuses arrestations de "spécialistes" en la matière (italiens, yougoslaves, colombiens, belges ...)!

Je me souviens qu'un jour, une dame âgée s'est présentée à moi pour me signaler qu'une femme avait tenté de lui dérober son porte-monnaie. Accompagné de mon jeune collègue, je partis immédiatement "en chasse". Tâche extrêmement difficile car nous n'avions pas ou peu de signalement et il y avait affluence : c'était un jour de grand départ. Une surveillance constante et l'identification méthodique des personnes du sexe faible, âgées d'environ 45 ans nous permit, plus d'une heure après les faits, d'interpeller deux colombiennes. L'instruction de cette affaire m'a permis de déterminer que ces femmes venaient de commettre 13 vols, montant total du "butin" : 60.000 FB sur un après-midi !
Leur terrain de chasse : les gares de Bruxelles, les trains, la gare de Liège-Guillemins et les bus 1 et 4 de la S.T.I.L.
Ces étrangères véritables "professionnelles", au modus opérandi très élaboré, opéraient en Belgique depuis plus de 6 mois (elles avaient déjà "travaillé" en France où elles avaient fait l'objet de poursuites).

Une analyse statistique succincte de leur activité m'a permis d'estimer qu'en 6 mois, ces personnes avaient probablement dérobé une somme d'au moins 3.000.000 FB au préjudice d'environ 1.800 personnes. Que de procès-verbaux ! Quel travail pour les services de police ou de gendarmerie qui reçoivent les plaintes des préjudiciés !!
Démanteler une bande et mettre hors d'état de nuire des professionnels du vol à la tire revêt donc une importance qu'on ne s'imagine pas toujours...

Aidons-nous ...

Les officiers de la police des chemins de fer apprécient la précieuse collaboration des polices communales, de la gendarmerie et des polices judiciaires près les Parquets. Très souvent, leur aide et leur collaboration nous ont permis de trouver la solution à des "affaires" que nos moyens ou nos effectifs n'auraient pas permis de réaliser.

Qu'il me soit permis de les remercier ici. A titre de revanche, que tous les policiers sachent qu'ils peuvent trouver sur le réseau des collègues qui n'hésiteront pas un seul instant à leur venir en aide : notre mission à tous n'est-elle pas de combattre la délinquance ?

Conclusion ...

Des bleus, des amateurs, les officiers de police des chemins de fer ? Que non pas : une police professionnelle bougrement efficace.

J. DUPUIS

=====