

LA POLICE DES



Garde-barrière (1850).



**Chef facteur
et officier de police
(1852).**

L'institution d'une police du rail remonte à la mise en exploitation des premiers chemins de fer.

Une base plus que centenaire.

La ligne de Bruxelles à Malines, dont la construction fut décidée par la loi du 1^{er} mai 1834, est inaugurée le 5 mai 1835. Ce même jour, un premier arrêté royal (1) dispose que « toute dégradation de la route, toute entrave apportée à la circulation, toute entreprise sur le corps de la route ou sur les terrains qui en dépendent, sera réprimée à la diligence des gardes-barrières, des ingénieurs ou conducteurs ».

Le 16 janvier 1836, un second arrêté royal, relatif à la traversée des routes et canaux coupés par le chemin de fer, prescrit que « la traversée des routes ne pourra avoir lieu, en vue des convois remorqués par des machines à vapeur, qu'immédiatement après leur passage » et ajoute que « les contraventions seront constatées sur procès-verbaux des agents de l'administration du chemin de fer ».

Les services rendus par ces agents sont assez restreints : en effet, leur autorité est contestée parce qu'elle est fondée sur simple arrêté royal, et non sur un texte de loi, en sorte qu'ils doivent agir avec le concours de la gendarmerie et de l'autorité locale (2). C'est pourquoi la loi du 31 mai 1838, sur les péages et la police, autorise le gouvernement à désigner des agents de l'administration du chemin de fer, auxquels il pourra conférer des fonctions de police judiciaire.

(1) Il est pris en vertu de la loi du 12 avril 1835 qui avait prévu : « Le gouvernement pourra établir des règlements pour l'exploitation et la police de la nouvelle voie ».

(2) Exposé des motifs de la loi du 31 mai 1838.

CHEMINS DE FER

Cette loi, valable seulement pour un an, est prorogée de douze en douze mois, jusqu'en 1843. En cette année, l'expérience, dont on a voulu attendre les résultats, est jugée suffisante, et les dispositions de la loi de 1838 sont remplacées par la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer. Celle-ci comprend deux chapitres : le premier concerne les servitudes en matière de plantations et de bâtisses le long du rail, le second est relatif aux officiers et agents de la police des chemins de fer. Cette loi reste en vigueur pendant près de cinquante ans. Quand celle du 25 juillet 1891 s'y substitue, quelques modifications sont apportées aux dispositions concernant les servitudes, mais le chapitre relatif à la police est reproduit presque textuellement (1).

En fait, le système actuel, fondé sur la loi de 1891, remonte donc à 1843.

Cette organisation plus que centenaire continue à donner satisfaction et a même servi de modèle à d'autres polices spécialisées plus récentes :

- La loi du 20 juillet 1927 rendit le chapitre II de la loi de 1891 applicable aux chemins de fer vicinaux ;
- La loi du 27 juin 1937, instituant des inspecteurs en chef et inspecteurs de la police aéronautique.

(1) A l'exception de deux différences, non expliquées au cours des travaux parlementaires :

- D'après le texte de la loi de 1843, les inspecteurs de police sont officiers de police judiciaire auxiliaires du procureur du Roi ; d'après le texte de 1891, ils sont officiers de police judiciaire ;
- D'après le texte de la loi de 1843, les inspecteurs de police ont concurrence et prévention sur les autres officiers de police judiciaire pour les crimes et délits commis dans l'étendue des chemins de fer de leurs dépendances ; d'après le texte de la loi de 1891, ils ont concurrence et prévention en outre dans une zone de 500 mètres de chaque côté.

Une triple justification.

L'existence d'une police spéciale des chemins de fer est justifiée pour trois raisons. Il est nécessaire, en effet :

- De disposer de fonctionnaires compétents dans toute l'étendue des chemins de fer qui ne soient pas limités par les circonscriptions territoriales applicables à d'autres officiers de police judiciaire. « Les circonscriptions territoriales existantes ne pouvaient s'appliquer aux agents et fonctionnaires des chemins de fer de l'Etat investis d'attributions de police judiciaire. La nature même des choses réclamait d'autres mesures à cet égard. La loi de 1838 a reconnu l'utilité de leur conférer le droit d'exercer dans toute l'étendue du chemin de fer. Nous proposons de maintenir cet état de choses. » (Exposé des motifs de la loi de 1843) ;
- De disposer de fonctionnaires résidant sur les lieux mêmes et pouvant plus facilement exercer dans les dépendances des chemins de fer et lieux avoisinants. « Les stations de chemin de fer, où tant de personnes se réunissent journellement, où tant d'objets susceptibles d'être soustraits sont déposés, peuvent être le théâtre de délits fréquents, qu'il importe de pouvoir faire constater et rechercher par des agents résidant sur les lieux mêmes. » (Exposé des motifs de la loi du 31 mai 1838) ;
- De disposer de fonctionnaires spécialisés, de par leurs attributions administratives, dans les matières propres à l'exploitation des chemins de fer.

Qui compose notre police ?

La police judiciaire des chemins de fer se compose de gardes voyers, d'inspecteurs et d'inspecteurs en chef



Officier de police (1878):

(Illustrations de J. Thirlar.)

LA POLICE DES CHEMINS DE FER

de police. Ces fonctions sont conférées par arrêté royal à certains agents des administrations des chemins de fer.

Pour pouvoir être nommés, ils doivent être belges et être âgés de plus de 21 ans. Avant d'entrer en fonction, ils prêtent serment devant le tribunal de première instance de l'arrondissement de leur résidence administrative et sont munis d'un certificat d'identification délivré par le ministre des Communications.

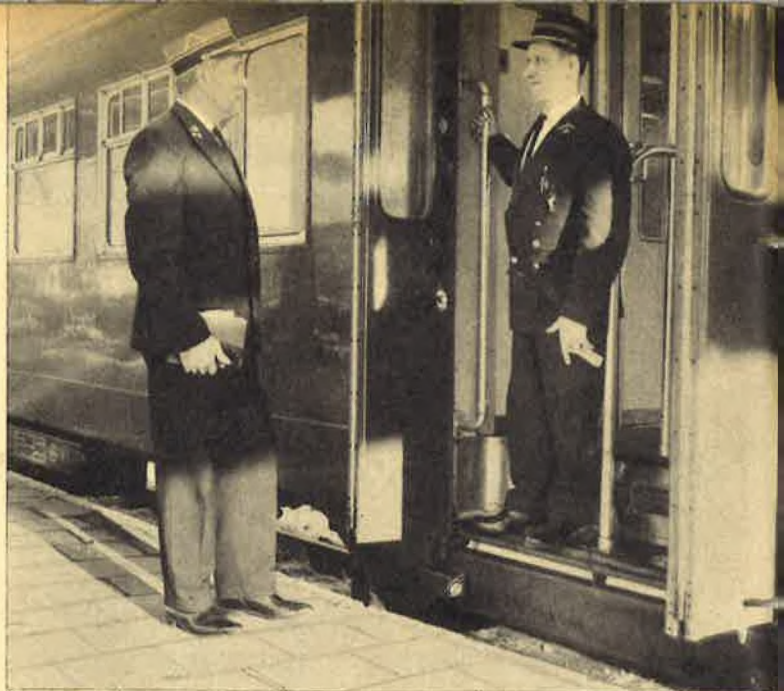
Les agents investis de fonctions judiciaires restent soumis, sous le rapport administratif, à leurs chefs hiérarchiques ; en ce qui concerne leurs fonctions judiciaires, ils sont soumis à l'autorité du procureur du Roi et à la surveillance du procureur général.

Les fonctions de police judiciaire sont retirées par arrêté royal en cas de mise à la retraite, démission, révocation, changement de fonctions, et aussi en cas de condamnation pour des faits graves.

Les *gardes voyers* ne sont pas officiers de police judiciaire ; leur compétence est limitée :

- 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 20 mètres de chaque côté ;
- Au point de vue matériel, ils recherchent et constatent, par procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire, tous les délits et toutes les contraventions en matière de voirie et toutes les infractions aux lois et règlements concernant les chemins de fer, leur exploitation et leur police.

A la S.N.C.B., les fonctions judiciaires de garde voyer peuvent être conférées aux agents ayant les qualifications administratives suivantes : chef garde, officier de police des gares, facteur de gare intérimaire, chef de gare de 4^e classe et sous-chef de gare, commis en service général appelé à les remplacer, contremaître de la voie.



Tous les fonctionnaires ou agents ayant ces qualifications administratives ne sont pas investis d'un mandat judiciaire ; le nombre d'agents investis d'un tel mandat est établi en tenant compte des nécessités du service.

Les *inspecteurs de police* sont officiers de police judiciaire ; leur compétence est limitée :

- 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 de chaque côté ;
- Au point de vue matériel, ils ont une compétence générale pour rechercher tous crimes, délits et contraventions, et spécialement toutes infractions aux lois concernant la voirie et les chemins de fer ; ils ne disposent cependant pas des pouvoirs attribués spécialement aux officiers de police judiciaire auxiliaires du procureur du Roi (notamment celui d'ordonner des prélèvements sanguins en cas d'ivresse au volant).

A la S.N.C.B., les fonctions judiciaires d'inspecteur de police peuvent être conférées aux fonctionnaires et agents ayant les qualifications suivantes : ingénieur, inspecteur technique, chef de section, chef d'atelier ou de remise, inspecteur, chef de gare et chef de gare adjoint, ainsi que leur remplaçant en cas d'ab-

sence prolongée, chef de bureau et sous-chef de bureau dirigeant un bureau de marchandises, chef garde contrôleur, commissaire et sous-commissaire de surveillance.

Tout comme pour les gardes voyers, le nombre de ces agents investis de fonctions d'inspecteur de police tient compte des nécessités du service.

Les *inspecteurs en chef de police* sont officiers de police judiciaire et ont les mêmes pouvoirs que ceux-ci.

Leur institution est justifiée par la nécessité d'avoir une organisation hiérarchisée : les arrêtés royaux de nomination des gardes voyers et des inspecteurs de police indiquent à quel inspecteur en chef ils sont subordonnés et auquel ils doivent remettre les procès-verbaux qu'ils auront dressés : ces procès-verbaux sont transmis par l'inspecteur en chef de police au parquet compétent.

A l'origine, chaque compagnie de chemin de fer concessionnaire avait un inspecteur en chef, et l'administration des chemins de fer de l'Etat comptait trois inspecteurs en chef, respectivement à Bruxelles, Gand et Liège. Actuellement, toutes les compagnies concessionnaires ont été reprises par l'Etat et toutes les lignes ferrées du grand chemin de fer sont exploitées par la S.N.C.B. ; d'autre part, un arrêté royal du 1^{er} mai 1925 a supprimé les postes d'inspecteur en chef de police judiciaire à Liège et à Gand. Il n'y a donc plus qu'un

En plus de leurs fonctions administratives, certains cheminots sont investis d'un mandat judiciaire et, de ce fait, sont soumis à l'autorité du procureur du Roi...

Nos officiers de police des gares, en plus de leurs fonctions judiciaires, servent aussi, en tant que cheminots, nos « relations publiques ».



seul inspecteur en chef de police judiciaire des chemins de fer, compétent pour tout le réseau de la S.N.C.B. ; cette fonction est conférée à un fonctionnaire de la direction.

L'inspecteur en chef de police judiciaire :

- Veille à ce que les procès-verbaux soient convenablement rédigés et transmis régulièrement aux parquets ;
- Centralise les propositions de nominations et de retrait de fonctions judiciaires, et les transmet au ministère des Communications, qui rédige l'arrêté royal ;
- Correspond avec les autorités judiciaires ;
- Donne les instructions nécessaires aux agents investis de fonctions judiciaires.

En quelles matières la police des chemins de fer intervient-elle ?

Les *gardes voyers* ne peuvent intervenir, dans le domaine du chemin de fer et dans la zone voisine de vingt mètres, que pour les infractions aux lois et arrêtés concernant la voirie et les chemins de fer. C'est ainsi qu'ils peuvent dresser procès-verbal, dans les limites indiquées :

- Pour toutes infractions au code de la route (A.R. du 8 avril 1954),

- par exemple : stationnement à un endroit interdit devant la gare ;
- Pour les infractions commises par les voyageurs (A.R. du 4 avril 1895), par exemple : voyage sans billet ou avec un billet irrégulier ; usage injustifié du signal d'alarme ; montée ou descente d'un train en marche ; souillure ou dégradation du matériel ;
- Pour usage irrégulier de tickets d'entrée (A.R. du 5-11-1895) ;
- Pour refus de présenter sa carte d'identité (A.R. du 1-3-1950) ;
- Pour fausse déclaration sur l'espèce, le poids ou la quantité de marchandises expédiées (A.R. du 6-3-1900) ;
- Pour circulation irrégulière de véhicules dans l'enceinte des gares (A.R. du 31-12-1899) ;
- Pour circulation illicite sur le domaine du chemin de fer ;
- Pour franchissement d'un passage à niveau pendant le mouvement des barrières ou le fonctionnement des feux rouges (A.R. du 18-10-1957) ;
- Pour édification non autorisée de constructions à moins de 2,50 m du franc-bord du chemin de fer ;
- Pour plantation non autorisée d'arbres à haute tige, à moins de 6 m du franc-bord ;
- Pour ouverture ou exploitation non autorisée de minières, tourbières ou carrières, à moins de vingt mètres du franc-bord ;

- Pour établissement non autorisé de dépôts de matières combustibles ou établissement de dépôts de matières inflammables à moins de vingt mètres du franc-bord (loi du 25-7-1891).

Les *inspecteurs de police* peuvent intervenir dans le domaine du chemin de fer et dans la zone voisine de cinq cents mètres dans les mêmes cas que les *gardes voyers*. Ils peuvent, en outre, dans cette zone, dresser procès-verbal pour *tous* crimes, délits et contraventions, par exemple :

- Pour coups et blessures volontaires, en cas de bagarre ;
- Pour homicide ou coups et blessures involontaires, en cas d'accident ;
- Pour outrages ou injures ;
- Pour vols, abus de confiance, escroquerie, faux en écriture ;
- Pour ivresse publique ou ivresse au volant ;
- Pour jet de pierre, etc., contre les trains ;
- Pour destruction ou dégradation de murs ou de clôtures, etc.

L'importance de la police judiciaire des chemins de fer et des services rendus par ses agents est indiquée par leur activité (année 1964) :

Inspecteurs : 905 ;
Gardes voyers : 2.968 ;
Procès-verbaux : 7.411.

P. DIRICKX,
conseiller juridique.