

# Chemin de fer

## SOMMAIRE

Police des chemins de fer et des gares . . . . .	130
Sociétés de transport par chemin de fer . . . . .	134

## Police des chemins de fer et des gares

Décr. du Roi-Souverain du 10 octobre 1903 — Police des chemins de fer. Coordination des mesures antérieures. . . . .	130
Ord. 82/T.P. du 18 septembre 1928 — Police des chemins de fer . . . . .	132
Ord. 41-66 du 13 février 1954 — Police des gares. . . . .	133

### 10 octobre 1903. – DÉCRET DU ROI-SOUVERAIN – Police des chemins de fer. Coordination des mesures antérieures sur la police des chemins de fer. (B.O., 1903, p. 280)

– Cette coordination comprend entre autres l’ordonnance du gouverneur général sur la police du chemin de fer du 1<sup>er</sup> juillet 1891, approuvée par décret du 10 octobre 1891 (B.O., 1891, p. 262); l’arrêté du gouverneur général du 26 mai 1894 qui frappe de certaines peines les infractions commises par les agents du chemin de fer (B.O., 1894, p. 142); l’arrêté du gouverneur général du 15 décembre 1896 sur le règlement de transport des voyageurs sur le chemin de fer (B.O., 1897, p. 95).

### CIRCULATION SUR LES CHEMINS DE FER ET LEURS DÉPENDANCES

**Art. 1<sup>er</sup>.** [Décr. du 29 mai 1928. — La circulation sur les voies ferrées et dans les dépendances des gares est interdite au public, à moins d’une autorisation de l’administration exploitante.

Il est également interdit, sauf la même autorisation d’y laisser circuler des animaux.]

**Art. 2.** — Cette défense sera annoncée par un poteau placé dans toutes les gares et à chaque barrière.

**Art. 3.** [Décr. du 29 mai 1928. — Il est interdit à toute personne de traverser ou de laisser traverser par des animaux les passages à niveau, tant publics que privés, à l’approche des trains ou des locomotives, ou lorsque le passage est intercepté par du matériel roulant de chemin de fer en stationnement.

Est considéré comme approchant tout train ou locomotive en marche se trouvant à cinquante mètres du passage à niveau.

Il est également interdit à toute personne de stationner ou de laisser stationner des animaux aux passages à niveau.

Les conducteurs d’attelages ou d’animaux sont tenus de prendre toutes les mesures pour empêcher ceux-ci de traverser les voies ferrées en n’importe quel lieu à l’approche des locomotives et des trains.

Le gouverneur général détermine les points où un passage à niveau doit être réservé ainsi que les passages à niveau où l’administration-exploitante doit établir des barrières mobiles gardées ou non, des signaux ou des appareils automatiques de signalisation.]

**Art. 4.** — Toute circulation sur les chemins de fer et leurs dépendances se fait aux risques et périls et sous la responsabilité exclusive des personnes intéressées; celles-ci ne sont, en aucun cas, fondées à réclamer des dommages-intérêts du chef des accidents qui surviendraient, par suite de l’exploitation du chemin de fer, soit à elles-mêmes, soit auxattelages, marchandises, animaux leur appartenant ou appartenant à des tiers, à moins qu’il ne soit établi que l’accident résulte d’une faute imputable à l’administration ou à ses agents.

### PLANTATIONS – CONSTRUCTIONS – BÂTISSSES – DÉPÔTS – MINES ET EXCAVATIONS

**Art. 5.** — Il est interdit de procéder, le long de la voie ferrée, dans une distance de 20 mètres du franc-bord de la voie, à des plantations d’arbres sans l’autorisation du gouverneur général.

**Art. 6.** [Décr. du 16 juin 1947. — Il est interdit, dans la zone de cent mètres mesurée du franc-bord, d’établir des toitures de chaume ou autres matières inflammables.

Il est interdit, dans la même zone, d’établir, sans l’autorisation du gouverneur général, des dépôts de matières inflammables ou combustibles.

Tout dépôt de ce genre, situé à moins de cent mètres d’une voie de chemin de fer et pouvant être atteint par les flammèches de locomotives, devra être conditionné de manière à le mettre à l’abri de celles-ci.

Il est interdit d’établir, sans l’autorisation du gouverneur général, dans la zone de vingt mètres mesurée du franc-bord, des amas ou dépôts de matières quelconques, des bâtisses, clôtures et autres constructions.

L'autorisation du gouverneur général ne doit pas être sollicitée pour les clôtures dont l'établissement, le long de la voie ferrée et autour de ses dépendances, est autorisé par convention spéciale passée entre la Colonie et les sociétés exploitant les différents chemins de fer.]

**Art. 7.** — Le gouverneur général pourra ordonner l'abattage des arbres existant dans le voisinage du chemin de fer et menaçant de tomber sur la voie.

Il pourra de même ordonner la suppression totale ou partielle des constructions et des dépôts menaçant ruine, l'enlèvement de roches, etc., qui menaceraient de s'écrouler et qui mettraient en péril la sécurité des trains.

Les propriétaires sont tenus d'obtempérer à cet ordre. À défaut par eux de faire les travaux prescrits dans le délai déterminé, il y est procédé d'office et à leurs frais.

**Art. 8.** — Il est interdit de pratiquer des excavations dans les endroits où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de 3 mètres sur le terrain naturel, à une distance égale à la hauteur verticale du remblai et mesurée à partir du pied du remblai.

**Art. 9.** — Tous les travaux, même ceux autorisés conformément au décret du 20 mars 1893 sur les mines, ayant pour but une exploitation quelconque, soit à ciel ouvert, soit souterrain, sont interdits, à moins d'une autorisation expresse du gouverneur général, dans une zone de 20 mètres du franc-bord des voies ferrées.

Les travaux de recherches des mines sont également interdits dans la même zone.

**Art. 10.** — Le gouverneur général pourra, lorsque la sécurité des trains ou la conservation des chemins 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 existant légalement.

**Art. 11.** [*Décr. du 16 juin 1947.* — Aucune indemnité ne pourra être réclamée à raison de l'incendie de matières inflammables ou combustibles situées dans la zone de cent mètres de la voie ou raccordement, ainsi qu'à raison de la propagation de l'incendie à d'autres biens ou objets.]

— Conforme à l'erratum. (B.A., 1952, p. 721).

**Art. 12.** — Par franc-bord, il faut entendre l'arête supérieure du déblai, l'arête inférieure du remblai, ou une ligne tracée à 1 m 50 du rail extérieur lorsque le chemin de fer est au niveau des terrains voisins, et, dans les stations, à 1 m 50 du rail extérieur de la dernière voie parcourue par les trains ou les locomotives.

Lorsque la voie ferrée traverse une vallée, une localité, etc., sur un viaduc, il faut admettre comme franc-bord le pied des murs des piles et culées du viaduc, considéré comme plein, c'est-à-dire sans tenir compte des vides ménagés pour le passage des eaux ou des voies inférieures au railway.

## CONTRAVENTIONS

**Art. 13.** — Les contraventions aux dispositions qui précèdent du présent décret, ainsi qu'aux règlements qui seront pris en vue de son exécution, seront punies d'une amende qui ne dépassera pas 1.000 francs et d'une servitude pénale qui n'excédera pas quinze jours, ou d'une de ces peines seulement.

Les contrevenants seront en outre condamnés, sur la réquisition du ministère public, à supprimer, dans un délai à déterminer par le jugement, les plantations, bâtisses ou autres constructions, et amas ou dépôts de pierres, 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 des frais, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution.

**Art. 14.** — Quiconque aura entravé volontairement ou tenté d'entraver la circulation sur les voies ferrées 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 arrêter le convoi ou à le faire sortir des rails, sera puni d'une servitude pénale d'un à dix ans et d'une amende de 500 à 5.000 francs, ou de l'une de ces peines seulement.

Si le fait a occasionné mort d'homme, le coupable sera condamné conformément aux articles 1, 2, 3 ou 6 du Code pénal et suivant les distinctions y établies.

Si le fait a occasionné des coups et blessures prévues aux articles 4 et 5 du Code pénal, les peines établies par le présent article seront appliquées à l'exclusion de celles comminées par les articles 4 et 5 précités du Code pénal.

**Art. 15.** — Lorsqu'un train, des voitures ou wagons auront éprouvé des accidents par l'imprudence, la négligence, l'inattention, la maladresse ou l'inobservation des prescriptions du présent décret ou des règlements qui seront pris par le gouverneur général, en vertu des pouvoirs que lui confère le décret du 16 avril 1887, le coupable sera puni d'une servitude pénale de huit jours à deux mois et d'une amende de 500 à 1.000 francs, ou de l'une de ces peines seulement.

S'il est résulté de l'accident des coups et blessures, la servitude pénale sera de quinze jours à six mois et l'amende de 100 à 2.000 francs; en cas d'homicide, la servitude pénale sera de six mois à cinq ans et l'amende de 500 à 3.000 francs.

## DES OFFICIERS DE POLICE JUDICIAIRE DES CHEMINS DE FER

**Art. 16.** — Les agents des chemins de fer pourront être désignés par notre gouverneur général pour exercer les fonctions d'officiers de police judiciaire. Ils seront chargés, en cette qualité, de rechercher et de constater toutes les infractions aux décrets, ordonnances, arrêtés et règlements de l'État qui se commettraient sur les lignes des chemins de fer et dans une zone de 500 mètres du franc-bord de chaque côté de la voie.

**Art. 17.** — Notre gouverneur général déterminera leur mode de procédure et l'étendue de leurs pouvoirs en matière de saisies, de visites domiciliaires, de détention préventive et de réquisition de la force publique.

## DES POSTES DE POLICE SUR LES LIGNES DE CHEMINS DE FER

**Art. 18.** — À la requête des administrateurs de chemins de fer intéressés, le gouverneur général pourra ordonner que des postes de po-

lice seront établis dans les gares et aux endroits des différentes lignes de chemins de fer désignés par le directeur des sociétés.

Cette police est chargée d'assurer l'ordre et la tranquillité publique, et tout spécialement d'exercer une surveillance active et continue sur les magasins, ateliers, dépôts, wagons de marchandises, etc.

**Art. 19.** — Le gouverneur général est chargé de régler l'organisation et le commandement de ces postes de police et il détermine leur compétence territoriale.

## TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES SUR LES CHEMINS DE FER

**Art. 20.** — Il est défendu de voyager et même de prendre place dans un train sans être muni de billets réguliers.

Est irrégulier:

a) tout billet utilisé dans des conditions autres que celles que les règlements déterminent pour son emploi;

b) tout billet falsifié d'une manière quelconque;

c) tout billet déchiré ou dont les indications ont été rendues illisibles ou douteuses autrement que par suite d'une faute imputable à l'administration ou d'un cas fortuit;

d) tout billet utilisé pour un voyage d'un prix supérieur alors que le porteur a négligé ou refusé d'acquiescer, à première réquisition et dans la forme prévue par les règlements de l'administration, le supplément de prix exigible.

**Art. 21.** — Il est défendu de prendre place ou de rester dans une voiture occupée par d'autres personnes lorsqu'on est en état d'ivresse.

**Art. 22.** — Il est défendu de monter dans les voitures et d'en descendre:

a) lorsque le train est déjà en marche ou avant son arrêt complet;

b) ailleurs qu'aux stations ou points d'arrêt désignés pour l'embarquement ou le débarquement des voyageurs.

**Art. 23.** — Les voyageurs sont tenus d'exhiber leur billet aux agents du chemin de fer chaque fois qu'ils en sont requis et de le restituer lors du récolement, soit dans les trains, soit à la sortie de la station, suivant les règlements particuliers en usage.

**Art. 24.** — Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents du chemin de fer pour l'observation des dispositions qui précèdent.

En cas de refus ou de résistance, ils pourront être expulsés du train et des dépendances de la voie ferrée, et ce sans préjudice aux pénalités encourues.

Les voyageurs expulsés ne pourront réclamer leurs bagages qu'à la station pour laquelle ceux-ci auront été enregistrés.

**Art. 25.** — Toute personne qui aura voyagé dans un train sans être munie d'un billet régulier, conformément à l'article 20, devra payer à la direction du chemin de fer le coût du voyage effectué et ce sans préjudice aux pénalités encourues.

**Art. 26.** — Toute contravention aux dispositions prévues aux articles 20 à 23 sera punie d'une servitude pénale de un à sept jours et d'une amende de 25 à 200 francs ou d'une de ces peines seulement.

**Art. 27.** — Le transport des marchandises sera réglé par les règlements de transport à approuver par le gouverneur général.

## DISPOSITIONS GÉNÉRALES

**Art. 28.** [Abrogé par Décr. 29 mai 1928, art. 2.]

**Art. 29.** — Le machiniste veillera à ce que le soir une lumière suffisante pour éclairer à 30 mètres soit toujours allumée à l'avant du train, une autre éclairera de même l'arrière.

**Art. 30.** — Le machiniste fera usage comme suit du sifflet à vapeur:

1° un coup bref pour la mise en marche d'une machine avec ou sans train, pour faire desserrer les freins;

2° un coup bref et un coup allongé pour faire serrer le frein arrière, soit en pleine route, soit à l'approche des lieux de stationnement ou des points d'arrêt;

3° un coup allongé pour servir d'avertissement sur la route;

4° plusieurs coups brefs et vivement répétés pour donner l'alarme et serrer immédiatement tous les freins.

**Art. 31.** — Les règlements particuliers des agents en service qui seront élaborés par les directions des chemins de fer, seront soumis à l'approbation du gouverneur général.

**Art. 32.** — Les machinistes et autres agents responsables qui contreviendraient aux dispositions de ces règlements particuliers comme à celles des articles 28 à 30 et exposeraient ainsi à des accidents les trains ou les personnes qui y ont pris passage, seront punis, indépendamment de tout accident, des peines qui ne pourront excéder huit jours de prison et 200 francs d'amende, ou d'une de ces peines seulement. S'il en est résulté des accidents, mort d'homme ou coups et blessures, les peines comminées seront celles prévues par l'article 15.

**Art. 33.** — Toutes les dispositions antérieures en tant qu'elles sont contraires à celles du présent décret, sont abrogées.

**Art. 34.** — Notre secrétaire d'État est chargé de l'exécution du présent décret, qui entrera en vigueur immédiatement après sa publication.

## 18 septembre 1928. — ORDONNANCE 82/T.P. — Police des chemins de fer. (B.A., 1928, p. 377)

**Art. 1<sup>er</sup>.** [Ord. 50/T.P. du 21 avril 1932. — Un passage à niveau public doit être réservé à tout croisement d'un chemin de fer et d'une route ou piste carrossable qui aura été préalablement désignée à l'administration exploitante par le [chef de province] compétent comme faisant partie soit du réseau routier public, soit de la voirie des circonscriptions urbaines.]

— Ainsi modifié par l'ordonnance 130/T.P. du 10 décembre 1936.

**Art. 2.** — Tout passage à niveau public doit être signalé de chaque côté de la voie ferrée par deux poteaux en métal, bois ou béton, placés sur les bords de la route ou de la piste aux points d'intersection de ceux-ci avec la plate-forme ou l'emprise de la voie ferrée.

Ces poteaux sont à placer et à entretenir par les soins de l'administration exploitant le chemin de fer.

Ils doivent avoir une hauteur de 1 m 50 au-dessus du sol et offrir, du côté de la route, une surface vue de 1.500 cm<sup>2</sup> placée perpendiculairement à l'axe de la route. Cette surface doit être peinte en rouge.

**Art. 3.** — Cette signalisation est suffisante pour tout passage à niveau tel qu'à toute distance de celui-ci, inférieure à 100 mètres, la vue sur la voie ferrée soit dégagée sur une profondeur de 100 mètres de chaque côté du passage.

[*Ord. 107/T.P. du 14 octobre 1939.* — Toutefois, les distances et profondeur stipulées ci-dessus peuvent être réduites à 50 mètres minimum pour les chemins de fer à écartement de voie inférieur à 0,75 mètre.]

**Art. 4.** — Les passages à niveau publics qui ne se trouvent pas dans ces conditions doivent être gardés et protégés.

Pour les passages à niveau à simple voie situés en dehors de toute agglomération, ainsi que pour les passages à niveau situés dans les agglomérations, mais sur une route ou une voie ferrée à faible circulation, il suffira que le garde, pour avertir de l'approche des trains, place pendant le jour un drapeau rouge au milieu de la route en dehors de la plate-forme de la voie. Pendant la nuit, ce drapeau sera remplacé par une lumière rouge, visible de la route de part et d'autre de la voie ferrée.

Pour les passages à niveau situés dans les agglomérations, sur une route ou une voie ferrée à circulation intense, ainsi que pour les passages à niveau à deux ou plusieurs voies situées en dehors des agglomérations, la protection du passage doit être assurée au moyen de barrières mobiles.

**Art. 5.** — Les [chefs de province] font connaître aux administrations exploitantes intéressées quel est le système à adopter dans chaque cas, ainsi que les modifications qui interviennent dans le réseau routier et la classification des passages à niveau quant à leur genre de protection.

— Ainsi modifié par l'ordonnance 130/T.P. du 10 décembre 1936.

### 13 février 1954. – ORDONNANCE 41-66 – Police des gares. (B.A., 1954, p. 419)

**Art. 1<sup>er</sup>.** — Par gare, il faut entendre tout point de ligne ferroviaire ouvert au trafic des voyageurs ou des marchandises.

Les dispositions de la présente ordonnance sont applicables aux gares dirigées par un employé européen du concessionnaire et aux autres gares désignées par les gouverneurs de province.

**Art. 2.** — Les exploitants de gares sont tenus de clôturer l'enceinte des installations.

La hauteur des clôtures sera de 2 m 50 au moins. La partie supérieure sera renforcée par un prolongement extérieur formant angle de

45°. Ce prolongement sera suffisant pour permettre le placement de 3 rangées de fils de fer barbelés distantes chacune de 20 cm.

La clôture sera construite en matériaux durables; ceux-ci seront placés de façon à empêcher le passage de colis ayant 15 cm de côté.

En cas d'emploi de fils de fer barbelés ou autres, ceux-ci seront placés en rangées horizontales et verticales et renforcées par du même fil placé en diagonale.

[*Ord. 62-158 du 16 avril 1958, art. 1<sup>er</sup>.* — Toutefois, lorsque des travaux d'agrandissement ou d'aménagement l'exigent, le gouverneur de province ou son délégué peut autoriser la suppression temporaire de la totalité ou d'une partie de la clôture.]

**Art. 3.** [*Ord. 41-254 du 3 août 1954.* — Il est accordé aux exploitants des gares un délai d'un an, à partir de la date de la mise en vigueur de la présente ordonnance, pour se conformer aux dispositions de l'article 2.

Ce délai peut être prolongé par les gouverneurs de province sans cependant pouvoir dépasser 3 ans.

Aucune nouvelle gare, tombant sous l'application de l'article 1<sup>er</sup>, ne peut être ouverte après le 31 décembre 1954, sans qu'elle soit clôturée conformément aux dispositions de l'article 2.]

**Art. 4.** — L'accès aux magasins et cours affectés à l'entreposage, l'expédition et la réception des marchandises et bagages, ainsi que la circulation dans ces installations, sont interdits à toute personne non munie d'une autorisation ou d'un laissez-passer délivrés par le concessionnaire. Cette interdiction ne s'applique pas aux agents de la Colonie qui, pour des motifs de service, sont appelés à pénétrer ou à circuler dans ces installations.

Le concessionnaire prendra toutes les dispositions utiles pour surveiller les entrées et sorties du public dans l'enceinte des gares.

Les travailleurs ne peuvent, en dehors des nécessités du service, pénétrer, circuler ou stationner dans les magasins et cours désignés au premier alinéa du présent article.

**Art. 5.** — L'interdiction de pénétrer et de circuler dans les magasins et cours sera annoncée par un écriteau placé en un endroit bien visible de chacune des voies d'accès.

**Art. 5bis.** [*Ord. 62-158 du 16 avril 1958, art. 2.* — Il est interdit de fumer dans les magasins et cours à marchandises situés dans l'enceinte des gares sauf dans les endroits éventuellement désignés par l'exploitant.

Cette interdiction sera rappelée par des écriteaux placés à chacune des voies d'accès.]

**Art. 6.** — Les infractions aux dispositions qui précèdent seront punies d'une amende qui ne dépassera pas mille francs et d'une servitude pénale qui n'excédera pas quinze jours ou d'une de ces peines seulement.

**Art. 7.** — La présente ordonnance entre en vigueur le 13 février 1954.