

Numéro du rôle : 4171
Arrêt n° 37/2008 du 4 mars 2008

A R R E T

En cause : la question préjudicielle relative à l'article 11 de la loi du 2 décembre 1957 sur la gendarmerie, tel qu'il a été modifié par l'article 2 de la loi du 17 novembre 1998 portant intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie, posée par le Tribunal de première instance de Charleroi.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents M. Melchior et M. Bossuyt, et des juges P. Martens, R. Henneuse, E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, J. Spreutels et T. Merckx-Van Goey, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président M. Melchior,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

*

* *

I. *Objet de la question préjudicielle et procédure*

Par jugement du 2 mars 2007 en cause de Lucien Henry et autres contre l'Etat belge, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour le 12 mars 2007, le Tribunal de première instance de Charleroi a posé la question préjudicielle suivante :

« L'article 11 de la loi du 2 décembre 1957 sur la Gendarmerie tel que complété par l'article 2 de la loi du 17 novembre 1998 ' portant intégration de la Police maritime, de la Police Aéronautique et de la Police des Chemins de Fer dans la gendarmerie ' ne viole-t-il pas le principe constitutionnel d'égalité et de non-discrimination (violation des articles 10 et 11 de la Constitution) en tant qu'il permet au Roi de prévoir une limite d'âge maximale pour les membres du personnel de la Police des chemins de Fer sollicitant leur transfert à la gendarmerie, contrairement aux membres du personnel de la Police maritime et de la Police aéronautique ? ».

Des mémoires ont été introduits par :

. Lucien Henry, demeurant à 6040 Jumet, rue des Protestants 38, Laurent Michel, demeurant à 6560 Solre-sur-Sambre, rue Saule Godaux 2, Marcel Roucour, demeurant à 7331 Baudour, route de Wallonie 104, et Yvon Quevy, demeurant à 7340 Colfontaine, rue des Frères Defuisseaux 133;

- le Conseil des ministres.

Lucien Henry, Laurent Michel, Marcel Roucour et Yvon Quevy ont introduit un mémoire en réponse.

A l'audience publique du 16 janvier 2008 :

- ont comparu :

. Me Marie Fadeur *loco* Me Michel Fadeur, avocats au barreau de Charleroi, pour Lucien Henry, Laurent Michel, Marcel Roucour et Yvon Quevy;

. E. Helpens, conseiller-juriste à la police fédérale, pour le Conseil des ministres;

- les juges-rapporteurs J.-P. Moerman et E. De Groot ont fait rapport;

- les parties précitées ont été entendues;

- l'affaire a été mise en délibéré.

Les dispositions de la loi spéciale du 6 janvier 1989 relatives à la procédure et à l'emploi des langues ont été appliquées.

II. *Les faits et la procédure antérieure*

Le premier demandeur devant le juge *a quo* est entré au service de la Société nationale des chemins de fer belges (ci-après : SNCB) en qualité d'agent statutaire en octobre 1971. Il est devenu officier de police spéciale en 1983 puis a été promu sous-commissaire de surveillance en 1996. En 1999, cent cinquante-huit membres de la police des chemins de fer, en ce compris le premier demandeur, furent mis à la disposition de la gendarmerie pour une période de trois mois, période au terme de laquelle les membres du personnel de la police des chemins de fer pouvaient décider soit de leur transfert à la gendarmerie soit de leur réaffectation au sein d'un autre service de la SNCB.

Le premier demandeur devant le juge *a quo* a sollicité son intégration à la gendarmerie. Celle-ci lui a été refusée au motif qu'il avait passé l'âge de 50 ans au 1er juin 1999. Il fut donc affecté au service interne de gardiennage de la SNCB.

Le deuxième demandeur devant le juge *a quo* est entré au service de la SNCB en qualité d'agent statutaire en 1964. Il est devenu officier de police spéciale en 1984 et a été promu sous-commissaire de surveillance à l'essai en 1993. Il est devenu successivement sous-commissaire de surveillance en 1994, sous-commissaire de surveillance sélectionné en 1997, puis chef de police divisionnaire, de 1997 à 1999. Il n'a pas demandé son intégration au sein de la gendarmerie mais a été affecté au service interne de gardiennage de la SNCB.

Le troisième demandeur devant le juge *a quo* est entré au service de la SNCB en qualité d'agent statutaire en 1963. Il est devenu officier de police spéciale en 1983 et a été promu sous-commissaire de surveillance en 1993. Il est ensuite devenu sous-commissaire de surveillance sélectionné en 1997, puis chef de police divisionnaire de 1997 à 1999. Il n'a pas demandé son intégration au sein de la gendarmerie et a été affecté au service interne de gardiennage de la SNCB.

Enfin, le quatrième demandeur devant le juge *a quo* est entré au service de la SNCB en qualité d'agent statutaire en 1967. Il est devenu officier de police spéciale en 1986 puis, en 1994, il fut lauréat des épreuves de sous-commissaire de surveillance avant d'exercer ces fonctions à dater de 1998 en remplacement d'un agent malade à long terme.

Les demandeurs devant le juge *a quo* soutiennent qu'il existerait une discrimination contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution entre les agents de la police des chemins de fer âgés de moins de 50 ans au 1er juin 1999 et ceux âgés de plus de 50 ans en ce que ces derniers ne pouvaient solliciter leur intégration à la gendarmerie. Ils soutiennent également qu'il existerait une discrimination contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution entre les agents de la police des chemins de fer, d'une part, et les membres du personnel de la police maritime et de la police aéronautique, d'autre part, dès lors que ces deux dernières catégories ne se sont vu imposer aucune limite d'âge pour leur transfert vers la gendarmerie selon l'article 11, § 4, de la loi du 2 décembre 1957 sur la gendarmerie, tel que modifié par l'article 2 de la loi du 17 novembre 1998 portant intégration dans la gendarmerie. Le juge *a quo* décide de saisir la Cour d'une question préjudicielle relative aux différences de traitement dénoncées.

III. *En droit*

- A -

A.1.1. Dans le mémoire introduit à la Cour par les demandeurs devant le juge *a quo*, ceux-ci ont fait observer que, par leur affectation au service interne de gardiennage de la Société nationale des chemins de fer belges (ci-après : SNCB) ils ont perdu dans l'exercice de leurs fonctions celles de missions de police générale (régulation de la circulation, surveillance générale de police et répression de la criminalité), soit toutes les tâches de police administrative et judiciaire telles que définies aux articles 14 et 15 de la loi sur la fonction de police ainsi que les mesures coercitives corrélatives. Ils auraient également perdu leur grade d'officier de police spéciale. En effet, de nouveaux grades ont été créés au sein du service interne de gardiennage (chef de sécurité adjoint) avec de nouvelles échelles barémiques et subdivisions d'avancement, le grade antérieur étant conservé à titre personnel. Les demandeurs devant le juge *a quo* indiquent que dans le cadre de leurs nouvelles fonctions, ils

sont amenés à coopérer quotidiennement avec les actuels policiers fédéraux, soit avec leurs ex-subalternes, ayant perdu toute prérogative en matière de police, toute autorité et tout pouvoir de décision par rapport à ces ex-policiers et étant réduits à accomplir des tâches secondaires dévolues à un personnel de gardiennage, avec un traitement inférieur à celui proposé par les nouvelles fonctions de police intégrée dans la gendarmerie, le tout dans des conditions de travail plus dangereuses.

A.1.2. Les demandeurs devant le juge *a quo* rappellent ensuite, dans leur mémoire, qu'il existait en Belgique, avant 1998, trois services de police spéciale, à savoir la police maritime, la police aéronautique et la police des chemins de fer à côté des services de police et de gendarmerie. Par la loi du 17 novembre 1998, le législateur a entendu intégrer les services de police spéciale au sein de la gendarmerie dans un but de rationalisation.

L'article 2 de la loi précitée a modifié en particulier l'article 11 de la loi du 2 décembre 1957 sur la gendarmerie, qui était alors composée d'un corps opérationnel et d'un corps administratif et logistique. Le corps opérationnel reprenait une catégorie de personnel des polices spéciales. Les demandeurs devant le juge *a quo* relèvent que la loi du 17 novembre 1998 visait plus spécifiquement les membres du personnel de la police des chemins de fer dans son chapitre VI à l'article 20. Celui-ci prévoit qu'au maximum cent cinquante-huit membres du personnel de la police des chemins de fer sont, à leur demande, en vue de leur transfert ultérieur au corps opérationnel de la gendarmerie, mis à la disposition de la gendarmerie par la SNCB pour une période de trois mois avant la date de ce transfert. L'article 20 poursuit en indiquant qu'à la fin de cette mise à disposition, le membre du personnel de la police des chemins de fer peut être transféré vers le corps opérationnel de la gendarmerie, catégorie de personnel à compétence de police spéciale, aux conditions visées par l'article 11, § 2, de la loi du 2 décembre 1957 sur la gendarmerie.

Un arrêté royal est adopté le 26 janvier 1999. Il prévoit, en son article 3, que ne peuvent pas être transférés à la gendarmerie les membres du personnel de la police des chemins de fer ayant atteint l'âge de 50 ans à la date fixée pour leur transfert vers la gendarmerie.

Quant à l'arrêté royal du 1er février 1999 « fixant la date de l'entrée en vigueur de certains articles de la loi du 17 novembre 1998 portant intégration de la Police maritime, de la Police aéronautique et de la Police des Chemins de fer dans la Gendarmerie et organisant les modalités de transfert de certains membres du personnel de la SNCB vers la Gendarmerie », il précisait en son article 3 qu'au 1er juin 1999, conformément à l'article 20 de la loi du 17 novembre 1998, les membres du personnel mis à la disposition de la gendarmerie seraient transférés vers le corps opérationnel de la gendarmerie avec la compétence de police spéciale, sauf s'ils annonçaient à la SNCB au plus tard le 31 mai 1999 qu'ils y renonçaient.

A.1.3. Il résulterait de la combinaison de ces différentes dispositions légales et réglementaires une discrimination à l'égard des membres du personnel de la police des chemins de fer dont le transfert vers la gendarmerie a été refusé aux agents ayant atteint l'âge de 50 ans à la date du 1er juin 1999.

A.1.4. Les demandeurs devant le juge *a quo* soutiennent que ces nouvelles dispositions contiendraient une seconde discrimination entre, d'une part, les membres du personnel de la police des chemins de fer dont ils faisaient partie et, d'autre part, les membres du personnel de la police maritime et de la police aéronautique, dès lors que ces deux dernières catégories de police spéciale ne se voient imposer aucune limite d'âge, selon l'article 11, § 4, de la loi du 2 décembre 1957 sur la gendarmerie tel que modifié par l'article 2 de la loi du 17 novembre 1998.

Les demandeurs devant le juge *a quo* relèvent que la différence de traitement dont ils seraient victimes résulterait de l'arrêté royal d'application du 26 janvier 1999 ainsi que de la loi du 17 novembre 1998, sachant que cette loi ne précise rien quant aux conditions de transfert des membres du personnel de la police des chemins de fer mais exclut toute condition d'âge pour le personnel de la police maritime et de la police aéronautique. Aucun critère objectif ne pourrait expliquer cette différence de traitement, qui ne pourrait par ailleurs être considérée comme raisonnablement justifiée. Ils relèvent que dans le cadre des travaux préparatoires de la loi du 17 novembre 1998, un membre de la Chambre des représentants avait d'ores et déjà soulevé le fait que la limite d'âge de 50 ans prévue seulement et uniquement pour les membres de la police des chemins de fer ne se justifiait pas.

A.1.5. D'après les demandeurs devant le juge *a quo*, le ministre se serait contenté de signaler qu'il était logique qu'on ne puisse intégrer une fonction après l'âge de 50 ans alors que l'on peut être mis à la pension à l'âge de 56 ans.

La justification que tenterait de donner l'Etat belge relativement au statut pécuniaire serait en outre hors propos. Les demandeurs devant le juge *a quo* relèvent que dès lors que la police des chemins de fer était incontestablement une police spéciale au sens de l'article 2 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, les années de travail effectuées au sein de la police entraient incontestablement en ligne de compte pour le calcul de la pension.

Ils soulignent encore que, si pour la police aéronautique et la police maritime, aucune condition d'âge n'était fixée, c'était afin de permettre aux policiers dirigeants de cette police spéciale, et en particulier aux commissaires maritimes, de disposer aussi de la possibilité de passer dans la catégorie de personnel de la police spéciale de la gendarmerie sans tenir compte de leur âge. Or, pour ce personnel aussi, la possibilité de mise à la pension à l'âge de 56 ans était d'application.

A.2.1. Dans son mémoire, le Conseil des ministres relève que l'objet de la question préjudicielle n'est pas évident. Telle que cette question est posée, il apparaîtrait que le Tribunal souhaiterait savoir si le législateur de 1998 a violé les articles 10 et 11 de la Constitution en permettant au Roi de déterminer les modalités de transfert des membres de l'ancienne police des chemins de fer vers la gendarmerie mais sans pouvoir prévoir une limite d'âge pour les membres des anciennes polices maritime et aéronautique.

Il apparaîtrait de prime abord que la question du Tribunal consisterait en réalité en une tentative de « sauvetage » d'une situation établie depuis près de 10 ans, situation qui n'a jamais été contestée auparavant, ni devant la Cour constitutionnelle ni devant le Conseil d'Etat. La question manquerait de pertinence dans la mesure où il n'existerait pas de manquement du législateur aux articles 10 et 11 de la Constitution lorsqu'il autorise le Roi à déterminer les modalités de transfert des membres du personnel des anciennes polices spéciales tout en limitant ce pouvoir réglementaire d'exécution pour certaines catégories de personnel.

A.2.2. Le Conseil des ministres indique que si l'on examine le fond de la question, celle-ci aurait, en réalité, pour objet de déterminer s'il existe une discrimination entre, d'une part, les membres de l'ancienne police des chemins de fer et, d'autre part, les membres des anciennes polices aéronautique et maritime, en raison de l'existence d'une limite d'âge à 50 ans pour être transféré vers le corps opérationnel de la gendarmerie pour la première catégorie de membres du personnel, alors que cette condition d'âge n'existerait *a priori* pas pour les deux autres catégories de membres du personnel. D'après le Conseil des ministres, force serait de constater que cette question ressortit au seul pouvoir réglementaire d'exécution du Roi et échappe à la compétence de la Cour.

Le Conseil des ministres décide toutefois de démontrer que le traitement différencié de ces deux catégories de membres du personnel est justifié et repose sur des critères objectifs et raisonnables.

A.2.3. Quant au fond, après avoir retracé l'évolution législative subie par les différents corps de police spéciale avant l'adoption de la loi du 17 novembre 1998, le Conseil des ministres explique le contenu de l'article 2 de ladite loi. Celui-ci précise que la gendarmerie est composée de trois corps distincts : un corps opérationnel, un corps administratif et logistique et une catégorie de personnel de police spéciale. Cette dernière catégorie est constituée, aux termes du paragraphe 4 de l'article 2, des membres du personnel de l'ancienne police maritime et de l'ancienne police aéronautique qui ne sont pas transférés vers le corps opérationnel de la gendarmerie et qui ont volontairement choisi de conserver uniquement les dispositions de leur ancien statut ainsi que les compétences policières de leur corps d'origine.

Le Conseil des ministres relève qu'en ce qui concerne les membres du personnel de l'ancienne police des chemins de fer, ceux-ci n'ont pas eu la possibilité de choisir ce maintien du statut d'origine car, au contraire des membres de l'ancienne police maritime et de l'ancienne police aéronautique, qui se trouvaient sous un régime de statut d'agents de l'Etat ou du moins publics, les membres de l'ancienne police des chemins de fer étaient engagés sous un contrat particulier de nature privée, celui d'une entreprise publique autonome.

Le Conseil des ministres souligne encore, à propos de l'article 2, que le corps opérationnel comprend une catégorie de personnel à compétence de police spéciale composée des membres du personnel de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer, qui sont transférés à leur demande et dans un grade équivalent vers ce corps. Ces membres bénéficient du statut de la gendarmerie de manière générale mais aussi de règles particulières en matière de promotion en grade.

Le corps opérationnel comprend également une catégorie de personnel à compétence de police générale qui est intégralement soumise au statut de l'ancienne gendarmerie.

Le Conseil des ministres achève l'analyse de l'article 2 en mentionnant que le législateur a prévu la possibilité de passer de la catégorie de personnel de police spéciale, soit vers la catégorie du personnel à compétence de police spéciale, soit vers la catégorie du personnel à compétence de police générale, de même qu'il a également prévu la possibilité de passer de la catégorie du personnel à compétence de police spéciale vers la catégorie du personnel à compétence de police générale. Ce passage dépend de la volonté de chaque membre du personnel concerné mais aussi du respect de certaines conditions spécifiques.

A.2.4. Le Conseil des ministres relève qu'en exécution de la loi du 17 novembre 1998, le Roi a adopté plusieurs arrêtés d'exécution dont le principal est celui du 26 janvier 1999. Il ressort plus particulièrement de l'article 3 de l'arrêté royal que les membres du personnel de l'ancienne police des chemins de fer qui avaient atteint l'âge de 50 ans le 1er juin 1999 n'ont pu obtenir leur transfert vers le corps opérationnel de l'ancienne gendarmerie. Il découle de l'article 8 du même arrêté royal que les membres du personnel de l'ancienne police des chemins de fer n'ont pu être transférés dans la catégorie du personnel de police spéciale de la gendarmerie. D'après le Conseil des ministres, cette impossibilité serait logique dès lors que les membres du personnel de l'ancienne police ferroviaire étaient soumis à un statut privé, celui de la SNCB, une société anonyme de droit public. En effet, la philosophie du législateur de 1998 aurait été de fusionner au sein de la gendarmerie trois corps de police spéciale aux statuts et aux compétences différents, ce qui nuisait fortement à un exercice cohérent de la fonction de police. D'après le Conseil des ministres, dès lors que l'intention du législateur était de soumettre les membres du personnel des trois anciens corps à un statut uniforme ou à tout le moins à un statut public, il était indispensable que les membres de l'ancienne police des chemins de fer fassent un choix entre rester au sein de la SNCB ou passer vers le corps opérationnel de la gendarmerie dans la catégorie de personnel à compétence de police spéciale.

A.2.5. Le Conseil des ministres souligne encore que dès lors que la loi du 3 mai 1999 « organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale » avait supprimé l'article 15 de la loi du 25 juillet 1891 sur la police des chemins de fer, lequel article conférait aux inspecteurs et aux inspecteurs en chef une compétence d'officier de police judiciaire auxiliaire du procureur du Roi leur permettant d'exercer une compétence générale de police, il fallait leur permettre de pouvoir conserver cette compétence générale. Le choix du maintien de l'ancien statut n'étant pas envisageable, il fallait donc prévoir le transfert des agents vers le corps opérationnel de l'ancienne gendarmerie.

A.2.6. En ce qui concerne plus particulièrement la limite d'âge, le Conseil des ministres relève que le législateur a décidé, avant l'adoption de la loi du 17 novembre 1998, par un amendement n° 30 voté à l'unanimité, de limiter le pouvoir réglementaire d'exécution du Roi en ne Lui permettant pas d'adopter une limite d'âge pour les membres du personnel des anciennes polices maritime et aéronautique transférés dans la catégorie de personnel de police spéciale de la gendarmerie. Cette limitation imposée au pouvoir réglementaire d'exécution du Roi n'aurait pas pour effet de rompre le principe d'égalité de traitement entre les membres de l'ancienne police ferroviaire, d'une part, et les membres des anciennes polices aéronautique et maritime, d'autre part, dès lors que le choix de la catégorie de personnel de police spéciale n'était pas possible pour les membres du personnel de l'ancienne police des chemins de fer.

A.2.7. En ce qui concerne la portée de cette limite d'âge imposée par le Roi, le Conseil des ministres indique qu'il convient de s'attarder plus particulièrement sur les paragraphes 1er et 2 de l'article 6 de l'arrêté royal du 26 janvier 1999. L'article 6, § 1er, qui prévoit que les membres du personnel du corps opérationnel à compétence de police spéciale ne peuvent solliciter leur transfert dans la catégorie de personnel à compétence de police générale que s'ils n'ont pas atteint l'âge de 50 ans, est une règle logique. La raison en est que les membres du personnel qui voulaient intégrer la catégorie de personnel à compétence de police générale devaient réunir un certain nombre de conditions d'admission prévues à l'article 13 de l'arrêté royal du 26 janvier 1999 mais également suivre une formation de base d'une année et présenter les examens sanctionnant la réussite de celle-ci. Ils étaient ensuite nommés dans un grade équivalent à celui qu'ils portaient dans leur corps d'origine mais étaient aussi classés suivant les résultats obtenus à l'issue de la formation de base. Il allait donc de soi que, puisque certains membres du personnel pouvaient être pensionnés à l'âge de 54 ou 56 ans,

il était raisonnable de fixer une limite d'âge à 50 ans pour pouvoir valablement solliciter l'intégration dans le corps opérationnel à compétence de police générale.

Le Conseil des ministres poursuit en indiquant que l'article 6, § 2, de l'arrêté royal du 26 janvier 1999 pose comme principe que les membres du personnel des anciennes polices aéronautique et maritime, qui font partie de la catégorie du personnel de police spéciale de l'ancienne gendarmerie, ne peuvent solliciter leur transfert vers le corps opérationnel de l'ancienne gendarmerie que pour autant qu'ils n'avaient pas atteint eux non plus l'âge de 50 ans et ce au motif qu'il n'était pas logique de permettre l'intégration des membres du personnel des anciennes polices aéronautique et maritime dans le corps opérationnel de l'ancienne gendarmerie dès lors que ces membres avaient atteint l'âge de 50 ans.

Une deuxième raison à cette disposition repose sur le critère de la pension. Certains membres du personnel de l'ancienne gendarmerie pouvant solliciter leur pension à 54 ou 56 ans, il n'était pas cohérent, d'après le Conseil des ministres, de permettre leur intégration au sein du corps opérationnel de l'ancienne gendarmerie en sachant qu'ils ne pourraient en même temps pas justifier les cinq années requises par les lois coordonnées sur les pensions militaires pour pouvoir solliciter une pension à charge de la gendarmerie.

A.3.1. Dans leur mémoire en réponse, les requérants devant le juge *a quo* indiquent que, contrairement à ce qu'affirme le Conseil des ministres, il importe peu que plusieurs années se soient écoulées depuis le montage irrégulier réalisé en 1998 et 1999.

A.3.2. Les demandeurs devant le juge *a quo* relèvent en deuxième lieu que le législateur, en laissant au pouvoir exécutif la possibilité de prévoir une limite d'âge pour le personnel de la police des chemins de fer, a manifestement violé et l'article 13 du Traité instituant la Communauté européenne et l'article 11 de la Constitution.

A.3.3. En troisième lieu, les demandeurs indiquent que la circonstance que l'ancienne police des chemins de fer était soumise à un statut privé ne justifie en rien la limite d'âge imposée aux membres du personnel de la police des chemins de fer mais induit simplement des mesures d'harmonisation.

A.3.4. En quatrième lieu, les demandeurs devant le juge *a quo* indiquent que la référence que fait le Conseil des ministres à l'article 6 de l'arrêté royal du 26 janvier 1999 en ses paragraphes 1er et 2 est manifestement hors propos. Cet article concerne le transfert des membres du personnel des trois polices spéciales au sein même de la gendarmerie. La limite d'âge de 50 ans s'applique à des membres du personnel de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer qui ont déjà été transférés à la gendarmerie et qui souhaiteraient passer d'une catégorie à une autre. Or, en l'espèce, d'après les demandeurs, ce n'est pas de cela dont il s'agit mais bien du transfert à la gendarmerie des membres du personnel de la police des chemins de fer ayant atteint l'âge de 50 ans.

A.3.5. En cinquième lieu, les demandeurs devant le juge *a quo* renvoient à la circulaire du 28 juin 1999 émanant de la direction générale de la gestion du personnel, direction des statuts et du contentieux (commandement général gendarmerie), qui a pour objet la « pension des membres du personnel des services de police spéciale ». Ils concluent que le Conseil des ministres méconnaît son propre dossier, et plus particulièrement ladite circulaire, en tentant de trouver une justification dans les dispositions relatives aux pensions pour expliquer la différence de traitement dénoncée.

A.3.6. Enfin, en sixième lieu, les demandeurs devant le juge *a quo* indiquent qu'il n'est pas sans intérêt de constater que le Conseil des ministres n'aborde pas la première discrimination qu'ils ont dénoncée dans leur mémoire.

- B -

B.1. La Cour est interrogée sur la compatibilité, avec les articles 10 et 11 de la Constitution, de l'article 11 de la loi du 2 décembre 1957 sur la gendarmerie, tel qu'il a été

complété par l'article 2 de la loi du 17 novembre 1998 « portant intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie », en ce qu'il permet au Roi de prévoir une limite d'âge maximale pour les membres du personnel de la police des chemins de fer sollicitant leur transfert à la gendarmerie, contrairement aux membres du personnel de la police maritime et de la police aéronautique.

B.2.1. L'article 2 de la loi du 17 novembre 1998 précitée a modifié comme suit l'article 11 de la loi du 2 décembre 1957 sur la gendarmerie :

« 1° le § 1er est remplacé par la disposition suivante :

‘ § 1er. La gendarmerie est composée d'un corps opérationnel et d'un corps administratif et logistique.

Elle est également composée d'une catégorie de personnel de police spéciale. ’;

2° le § 2 est complété comme suit :

‘ Le corps opérationnel comprend une catégorie de personnel à compétence de police spéciale. Elle est composée des membres du personnel de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer qui sont transférés à leur demande et dans un grade équivalent vers ce corps. Ces membres du personnel sont chargés respectivement des missions visées aux articles 16bis, 16ter et 16quater de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police.

Le Roi détermine les modalités du transfert. Il peut fixer des conditions particulières selon lesquelles les membres du personnel visés peuvent être promus en grade.

Les fonctionnaires de police des services de police spéciale qui passent au corps opérationnel de la gendarmerie et qui, avant le transfert, avaient la qualité d'officier de police administrative, d'officier de police judiciaire ou d'officier de police judiciaire, auxiliaire du procureur du Roi, conservent cette qualité.

Le Roi détermine également, sur la proposition du Ministre compétent pour les pensions, les modalités de la prise en charge des dépenses de pension qui découlent du transfert visé au second alinéa. A partir de la date de leur transfert vers le corps opérationnel, les services que ces membres du personnel ont effectués auprès de la police spéciale, sont, pour l'application des dispositions en matière de pensions, considérés comme des services prestés à la gendarmerie.

Les membres du personnel visés à l'alinéa 2 peuvent à leur demande passer à la catégorie de personnel à compétence de police générale aux conditions déterminées par le Roi. ’;

3° l'article est complété par le paragraphe suivant :

‘ § 4. La catégorie de personnel de police spéciale comprend les membres du personnel de la police maritime et de la police aéronautique qui sont transférés à la gendarmerie. Ils sont chargés des missions visées aux articles 16*bis* et 16*ter* de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police.

Le Roi détermine leur nombre et les modalités du transfert, sans qu'Il puisse y prévoir une limite d'âge.

Les membres du personnel visés à l'alinéa 1er restent soumis aux lois et règlements statutaires qui sont applicables au personnel de la police maritime et de la police aéronautique au moment déterminé par le Roi, en tenant compte des limitations définies à l'article 12*bis*. Les compétences que ces lois et règlements attribuent au Ministre dont le service de police concerné relève, aux membres du personnel de ce service de police et, le cas échéant, à d'autres autorités, sont exercées par le Ministre de l'Intérieur ou l'autorité de gendarmerie qu'Il désigne. Les modifications apportées de manière générale à ces lois et règlements sont applicables à ces membres du personnel. Les modifications qui ne concernent qu'une catégorie spéciale de personnel ne leur sont applicables que pour autant qu'elles le prévoient expressément. Le Ministre de l'Intérieur et le Ministre des Transports s'informent mutuellement des avant-projets de modification des textes susvisés.

Les lois et règlements qui en matière de pensions sont applicables au personnel de la police maritime et de la police aéronautique continuent à s'appliquer aux membres du personnel visés à l'alinéa premier, y compris les modifications apportées à ces dispositions après le transfert visé au même alinéa.

Les membres du personnel visés à l'alinéa 1er peuvent à leur demande être transférés vers la catégorie de personnel à compétence spéciale ou celle à compétence générale du corps opérationnel de la gendarmerie aux conditions déterminées par le Roi. A partir de la date de ce transfert, l'alinéa 3 n'est plus d'application, mais les services que ces membres ont effectués auprès de la police maritime et de la police aéronautique sont, pour l'application des dispositions en matière de pensions, considérés comme des services prestés à la gendarmerie.

Sur la proposition du Ministre compétent pour les pensions, le Roi fixe les modalités de la prise en charge des dépenses de pension qui découlent du transfert visé à l'alinéa 1er '. ».

B.2.2. L'arrêté royal du 26 janvier 1999 portant la mise en vigueur de certaines dispositions de la loi du 17 novembre 1998 portant intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie et portant organisation de l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie disposait, en son article 3 :

« Ne peuvent pas être transférés à la gendarmerie les membres du personnel de la police des chemins de fer ayant atteint l'âge de 50 ans à la date fixée pour leur transfert vers la gendarmerie ».

Quant à la date pour le transfert des membres du personnel de la police des chemins de fer à la gendarmerie, celle-ci a été fixée par l'article 3 de l'arrêté royal du 1er février 1999 fixant la date de l'entrée en vigueur de certains articles de la loi du 17 novembre 1998 portant intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie et organisant les modalités de transfert de certains membres du personnel de la société nationale des chemins de fer belges vers la gendarmerie.

Selon cet article 3, « au 1er juin 1999, conformément à l'article 20 de la loi du 17 novembre 1998 portant intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie, les membres du personnel mis à disposition de la gendarmerie seront transférés vers le corps opérationnel de la gendarmerie avec la compétence de police spéciale, sauf s'ils annoncent à la SNCB, au plus tard le 31 mai 1999, qu'ils y renoncent ».

B.3. Le Conseil des ministres conteste la recevabilité de la question préjudicielle au motif que la différence mentionnée par le juge *a quo* trouverait son origine dans le pouvoir réglementaire d'exécution du Roi et que la Cour ne serait pas compétente pour se prononcer sur la constitutionnalité d'une différence de traitement qui n'est pas établie dans la loi elle-même.

B.4.1. La disposition en cause établit une différence de traitement entre les membres du personnel de la police des chemins de fer et les membres du personnel de la police maritime et de la police aéronautique en ce qu'elle interdit au Roi de prévoir une limite d'âge lorsqu'il détermine les modalités du transfert des membres du personnel de la police maritime et de la police aéronautique à la gendarmerie tandis qu'une telle limitation au pouvoir du Roi n'est pas imposée concernant les membres de la police des chemins de fer.

B.4.2. C'est la disposition en cause qui établit une différence de traitement et relève de la compétence de la Cour.

B.5. L'exception est rejetée.

B.6.1. En adoptant la loi du 17 novembre 1998, le législateur entendait, dans la perspective de l'organisation d'un service de police intégré, regrouper au sein d'une seule structure tous les agents investis d'une fonction de police (*Doc. parl.*, Chambre, 1997-1998, n° 1618/4, p. 12).

C'est ainsi que « les missions de police générale (à l'exception des missions d'inspection visant principalement le respect des règles spécifiques de circulation et de sécurité relatives aux transports maritimes, ferroviaires et aériens) des polices aéronautique, maritime et de la police des chemins de fer [ont été] intégrées, avec le personnel et les moyens nécessaires, dans la gendarmerie » (*Doc. parl.*, Chambre, 1997-1998, n° 1618/1, p. 1).

B.6.2. Il était prévu que les membres du personnel de la police maritime et de la police aéronautique conservent, lors du transfert à la gendarmerie, leur statut d'origine. Ceux-ci avaient toutefois la possibilité d'être transférés vers le corps opérationnel de la gendarmerie selon les conditions déterminées par le Roi. Quant aux membres du personnel de la police des chemins de fer, ils devaient être, en revanche, immédiatement soumis au statut du personnel du corps opérationnel de la gendarmerie, mais tout en conservant leur compétence de police spéciale (*ibid.*, pp. 2-5).

B.6.3. Dans les travaux préparatoires, cette différence de traitement a été justifiée comme suit :

« Les membres du personnel de la police maritime et de la police aéronautique sont réunis dans une nouvelle structure de gendarmerie à créer, appelée la ' catégorie de personnel de police spéciale '. Ils sont respectivement chargés de l'exécution des missions relatives à la police maritime et à la police de navigation et de l'exécution de missions relatives à la police des voies aériennes.

A leur demande, ils peuvent être transférés à la catégorie de personnel avec une compétence spéciale du corps opérationnel de la gendarmerie. Les membres du personnel de la police des chemins de fer appartiennent directement de cette catégorie. En effet, le statut du personnel de la SNCB est tellement spécifique qu'il n'est, ni pour la gendarmerie, ni pour la SNCB, réalisable de continuer à appliquer ce statut du personnel transféré de la SNCB à la gendarmerie. Ainsi, les membres du personnel transférés de la police des chemins de fer seront chargés de l'exécution de missions relatives à la police des chemins de fer » (*Doc. parl.*, Chambre, 1997-1998, n° 1618/4, p. 3).

B.6.4. L'impossibilité pour le Roi de pouvoir prévoir une limite d'âge pour le transfert des membres du personnel de la police maritime et de la police aérienne à la gendarmerie a été introduite par la voie d'un amendement du Gouvernement justifié comme suit :

« En vue de garantir la spécificité de la police maritime et de la police aérienne en tant qu'élément du service de police intégré, structuré à deux niveaux, il est nécessaire que les policiers dirigeants, en particulier les commissaires maritimes, disposent aussi de la possibilité de passer dans la catégorie de personnel de police spéciale de la gendarmerie, sans tenir compte de leur âge.

La cohérence avec le 2° du 1er alinéa, est assurée par le fait que le Roi conserve la compétence de fixer un âge limite pour le passage vers le corps opérationnel de la gendarmerie, en tenant compte de l'âge de la pension de ce corps » (*Doc. parl.*, Chambre, 1997-1998, n° 1618/6, pp. 1-2).

B.7. Compte tenu de la nécessité d'intégrer immédiatement les membres de la police des chemins de fer dans le corps opérationnel de la gendarmerie en raison du statut très spécifique auquel ils étaient soumis, ainsi que du caractère particulier des polices maritime et aérienne que le législateur entendait préserver, celui-ci a pu considérer qu'il convenait de limiter le pouvoir du Roi quant aux modalités du transfert des membres de la police maritime et de la police aérienne, sans prévoir la même limite pour les membres de la police des chemins de fer.

B.8. Il ressort, pour le surplus, tant de l'article 3 que de l'article 6, §§ 1er et 2, de l'arrêté royal du 26 janvier 1999 que le transfert vers le corps opérationnel de la gendarmerie, ou, en son sein, de la catégorie de personnel à compétence de police spéciale vers la catégorie de personnel à compétence de police générale, a été réservé aux membres du personnel qui n'ont pas atteint l'âge de cinquante ans, de sorte qu'une règle identique s'applique à tout membre du personnel, quelle que soit son origine, pour l'intégration dans le corps opérationnel de la gendarmerie.

B.9. La question préjudicielle appelle une réponse négative.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

L'article 11 de la loi du 2 décembre 1957 sur la gendarmerie, tel qu'il a été complété par l'article 2 de la loi du 17 novembre 1998 portant intégration de la police maritime, de la police aérienne et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie, ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution.

Ainsi prononcé en langue française et en langue néerlandaise, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989, à l'audience publique du 4 mars 2008.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

M. Melchior