

Vu les avis des députations permanentes des conseils provinciaux,

Arrête :

Art. 1^{er}. La chasse au gibier d'eau sur les bords de la mer, dans les marais, ainsi que sur les fleuves et les rivières, est permise, cette année, dans toutes les provinces, à partir du 1^{er} août prochain.

Art. 2. Les gouverneurs des provinces sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré aux *Mémoriaux administratifs*.

343. — 23 JUILLET 1891. — Arrêté royal portant que l'église-annexe de la section des Haies, à Marcinelle, est érigée en succursale, et qu'un traitement de 950 francs sera attaché à la dite succursale. (Monit. des 27-28 juillet 1891.)

344. — 23 JUILLET 1891. — Arrêté royal portant :

A défaut de postulants appartenant à la parenté du fondateur, M. Huart (Jean), ou natifs de la commune de Renlies (province de Hainaut), les bourses pour l'étude des humanités pourront être conférées à tous jeunes gens Belges, en tenant compte des causes de préférence indiquées par le fondateur.

Dans ce cas, la collation ne sera faite que pour le terme d'une année, et la bourse qui en aura fait l'objet sera publiée annuellement comme vacante, sauf à en continuer la jouissance à l'ancien titulaire s'il ne se présente pas d'appelé mieux qualifié. (Moniteur du 31 juillet 1891.)

345. — 24 JUILLET 1891. — La Bulgarie a accédé à la convention du 5 juillet 1890, instituant une Union internationale pour la publication des tarifs douaniers. (Monit. du 24 juillet 1891.)

(1) CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Séance de 1888-1889.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 4 juin 1889, p. 173-177. — Rapport. Séance du 10 juillet, p. 177-178.

Séance de 1890-1891.

Annales parlementaires. — Discussion. Séance des 4 décembre 1890, p. 133-141; et 5 décembre, p. 143-144. — Second vote.

Documents parlementaires. — Amendements du

1891.

346. — 25 JUILLET 1891. — Loi revisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer (1). (Monit. des 3-4 août 1891.)

Léopold II, etc. Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

TITRE I^{er}. — MESURES RELATIVES A LA CONSERVATION DES CHEMINS DE FER ET A LA SURETÉ DE LEUR EXPLOITATION.

Art. 1^{er}. Les chemins de fer sont classés dans la grande voirie. Les places de stationnement et les chemins d'accès, créés pour aboutir aux stations, sont classés dans la petite voirie, sauf les exceptions à déterminer par arrêté royal.

Art. 2. Les arbres ne peuvent, le long du chemin de fer, être maintenus à une hauteur plus grande que la distance entre le pied de l'arbre et le franc-bord du chemin de fer. Toutefois, quand le chemin de fer est établi en remblai, cette distance est calculée entre le pied de l'arbre et l'arête supérieure du remblai.

En aucun cas, les arbres à haute tige ne peuvent être plantés, sans autorisation du gouvernement, à moins de 6 mètres du franc-bord du chemin de fer. La distance sera, au minimum, de 20 mètres à l'intérieur des courbes de 500 mètres de rayon ou d'un rayon moindre.

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

gouvernement. Séance du 3 février 1891, p. 85-86. *Annales parlementaires.* — Continuation de la discussion. Séances des 12 février 1891, p. 402-406; et 13 février, p. 408-411. — Adoption. Séance du 13 février, p. 412.

SÉNAT.

Séance de 1890-1891.

Annales parlementaires. — Dépôt du rapport. Séance du 23 février 1891, p. 78. — Discussion et adoption. Séance du 25 février, p. 87-90.

X. G. 155-183 G. 134.1.9

parcourue par les trains ou les locomotives.

Pour la détermination du franc-bord, il faut considérer comme exécutés tous les travaux prévus pour la construction et l'exploitation dans des conditions définitives d'un nouveau chemin de fer, ou pour la modification d'un chemin de fer existant.

Art. 3. Il est interdit d'ériger, sans autorisation du gouvernement, à moins de 2^m,50 du franc-bord du chemin de fer, des constructions ou bâtisses dont la hauteur dépasse le niveau des rails. La distance est portée à 8 mètres à l'intérieur des courbes de 500 mètres de rayon ou d'un rayon moindre.

Dans les localités où le chemin de fer est en remblai ou de niveau, il est interdit aux riverains de former, sans autorisation du gouvernement, des amas ou dépôts de matières quelconques, à une distance du franc-bord moindre que la hauteur du dépôt au-dessus du niveau des rails.

Dans les autres localités, il faut l'autorisation du gouvernement lorsque la hauteur du dépôt excède la moitié de la distance existant entre le pied du dépôt et le franc-bord du chemin de fer..

Art. 4. Le gouvernement peut ordonner la suppression totale ou partielle des constructions et des dépôts menaçant ruine et l'abatage des arbres dont la chute est imminente, existant dans une zone de 20 mètres, mesurée du franc-bord, et qui mettraient en péril la sécurité des trains.

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

Le remboursement des dépenses faites sera poursuivi comme en matière domaniale, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution.

Art. 5. Il est défendu d'ouvrir ou d'exploiter, sans autorisation du gouvernement, des minières (y compris les tourbières) et des carrières (y compris les sablières et les phosphatières), soit à ciel ouvert, soit souter-

raines, ou d'effectuer des travaux de recherches de mines, le long des chemins de fer, dans la distance de 20 mètres du franc-bord.

Dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de 5 mètres sur le terrain naturel, les riverains ne peuvent, sans autorisation du gouvernement, pratiquer d'autres excavations dans une zone égale, en profondeur, à la hauteur verticale du remblai et mesurée à partir du pied du remblai.

Art. 6. Il est défendu, dans la zone de 20 mètres mesurée du franc-bord, soit d'établir des toitures de chaume ou autres matières inflammables, soit d'établir des meules de grains ou dépôts de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts momentanés de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

Il est défendu d'établir, sans autorisation du gouvernement, des dépôts de matières combustibles dans la zone de 20 mètres mesurée du franc-bord. Aucune indemnité ne pourra être réclamée à raison des dépôts de matières combustibles établis dans cette zone, même avec autorisation, et qui viendraient à être incendiés par le feu des locomotives.

Art. 7. Toute infraction aux articles 2, 5, 5 et 6, ainsi qu'aux autorisations accordées en vertu de ces articles, sera punie d'une amende de 26 à 200 francs.

Les délinquants seront, en outre, condamnés, sur la réquisition du ministère public, à supprimer, dans un délai à déterminer par le jugement, les plantations, dépôts ou ouvrages quelconques illicitement établis.

A l'expiration du délai fixé par le jugement, le gouvernement fera procéder d'office, s'il y échet, à la suppression des ouvrages illicites, aux frais du délinquant; ce dernier sera contraint au remboursement de la dépense comme en matière domaniale, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution.

Art. 8. Le gouvernement 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. 9. Les servitudes imposées par la présente loi prennent naissance à la date du dépôt, dans la commune, du plan des terrains à acquérir pour la construction d'un nouveau chemin de fer ou pour la modification d'un chemin de fer existant.

TITRE II. — DES OFFICIERS ET DES AGENTS DE LA POLICE DES CHEMINS DE FER.

Art. 10. Les fonctions soit de gardes voyers, soit d'inspecteurs de police, soit d'inspecteurs en chef de police, pourront être conférées par arrêté royal à certains agents des administrations des chemins de fer.

Les arrêtés royaux de délégation fixeront le lieu de la résidence des agents, et désigneront les gardes voyers et les inspecteurs ordinaires qui seront subordonnés à chaque inspecteur en chef.

Art. 11. Les gardes voyers, les inspecteurs et les inspecteurs en chef prêteront, devant le tribunal de première instance de l'arrondissement de leur résidence, le serment suivant :

« Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du peuple belge, et de remplir fidèlement les fonctions qui me sont conférées. »

Néanmoins leurs pouvoirs ne sont pas circonscrits dans l'arrondissement de ce tribunal.

En cas de changement de résidence, l'acte de prestation de serment sera transcrit et visé au greffe du tribunal de première instance auquel ressortit le lieu de la nouvelle résidence.

Art. 12. Les gardes voyers, inspecteurs et inspecteurs en chef rechercheront et constateront, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, dans toute l'étendue des chemins de fer, dans les stations et leurs dépendances, ainsi que dans

les zones déterminées par les articles 2, 3, 5 et 6 de la présente loi, 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.

Dans les communes flamandes du royaume, les procès-verbaux seront rédigés conformément aux dispositions de la loi du 3 mai 1889.

Art. 13. Ils affirmeront, dans les trois jours, leurs procès-verbaux par-devant le juge de paix ou l'un de ses suppléants, ou devant le bourgmestre ou l'un de ses échevins, soit du canton ou de la commune de leur résidence, soit du canton ou de la commune où l'infraction a été commise ou constatée.

A défaut d'affirmation, les procès-verbaux ne feront pas foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. 14. Les gardes voyers et les inspecteurs remettront les procès-verbaux qu'ils auront dressés à l'inspecteur en chef, dans les vingt-quatre heures de l'affirmation.

Les procès-verbaux seront transmis, dans les trois jours, à l'officier chargé des fonctions du ministère public près le tribunal de police, ou au procureur du roi, suivant qu'il s'agit d'une simple contravention ou d'un délit.

L'officier qui aura reçu l'affirmation sera tenu d'en donner avis, dans la huitaine, au procureur du roi.

Art. 15. Les inspecteurs et inspecteurs en chef sont officiers de police judiciaire.

Ils rechercheront les crimes et les délits dans toute l'étendue des voies ferrées, des stations et de leur dépendances, dans une zone de 500 mètres de chaque côté.

Ils auront, pour la recherche de ces crimes et de ces délits, concurrence et même prévention à l'égard de tous les autres officiers de police judiciaire, à l'exception du procureur du roi et du juge d'instruction.

Art. 16. La présente loi n'est pas applicable : 1° aux chemins de fer vicinaux ; 2° aux tramways ; 3° aux raccordements industriels ;

4° aux communications établies dans l'intérêt d'une exploitation de mines conformément à la loi du 2 mai 1837; 5° aux chemins de fer exclusivement militaires destinés à assurer les communications entre les ouvrages d'une position défensive.

Toutefois, les dispositions du titre II sont applicables aux chemins de fer vicinaux.

Art. 17. La loi du 15 avril 1843 (*Bulletin officiel*, n° XXIX) est abrogée.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre de la justice, M. JULES LE JEUNE, et le ministre des chemins de fer, postes et télégraphes, M. J. VANDEN-PEEREBOOM.)

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Il est équitable de ne grever les propriétés riveraines du chemin de fer que des servitudes indispensables à la conservation de la voie et à la sécurité des trains.

La loi du 15 avril 1843 sur la police du chemin de fer a dépassé le but. Votée peu de temps après la création du railway, alors que les besoins réels de l'exploitation n'étaient pas suffisamment connus, elle a créé des servitudes dont l'expérience démontre l'inutilité ou la trop grande rigueur.

Le moment est venu de réduire ces servitudes à ce qu'exige vraiment l'exploitation.

Le projet de loi que, d'après les ordres du roi, nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations, modifie surtout les articles 1^{er} et 5 de la loi du 15 avril 1843.

Art. 1^{er}. Les chemins de fer sont des voies de grande communication. (Cass. B., 7 janvier 1864, *Pasic.*, 1864, I, 73; id., 16 février et 10 mai 1863, *ibid.*, 1863, I, 158 et 334, etc.)

Les chemins d'accès aux gares et les places de stationnement devant les gares sont entretenus, tantôt par l'État et tantôt par la commune. Les autorisations de bâtir à front de ces chemins et de ces places sont donc données, tantôt par le pouvoir central, tantôt par l'autorité locale.

C'est à celle-ci qu'il convient de laisser ce soin. Il faut qu'elle puisse appliquer à ces bâtisses les taxes et les règlements communaux. Il convient donc de classer ces chemins et ces places dans la voirie vicinale, sauf les exceptions commandées par leur situation, par rapport à la grande voirie pavée ou par leur caractère provisoire qu'il y aurait lieu de leur conserver en vue de leur incorporation ultérieure dans des travaux d'extension du railway.

De là, la disposition suivante :

Les chemins de fer sont classés dans la grande voirie.

Les places de stationnement et les chemins d'accès créés pour aboutir aux stations sont classés dans la petite voirie, sauf les exceptions à déterminer par arrêté royal.

Art. 2. L'article 1^{er} de la loi de 1843 frappe les propriétés riveraines des chemins de fer de servitudes en ce qui concerne la faculté de faire des plantations, d'élever des constructions ou d'établir des dépôts. Il est rédigé en ces termes :

« Art. 1^{er}, § 1^{er}. Il n'est permis de planter, à l'avenir, sans autorisation du gouvernement, qu'à la distance de 20 mètres du franc-bord des chemins de fer, pour les arbres à haute tige, et à la distance de 6 mètres, pour les têtards et autres arbres. »

En prohibant les plantations dans les conditions qu'il indique, l'article 1^{er}, § 1^{er}, a créé sur les propriétés une charge qui, dans un grand nombre de cas, ne saurait être justifiée.

Il ne distingue pas, par exemple, si le chemin de fer est en remblai ou en déblai, quoique, dans le premier cas, la prohibition soit le plus souvent d'une inutilité incontestable, surtout si le remblai est élevé.

La loi française du 15 juillet 1845 a été beaucoup moins rigoureuse que la nôtre, et l'on ne voit pas qu'elle ait, jusqu'à ce jour, paru insuffisante.

En ce qui concerne la distance à observer pour les plantations et l'élégage des arbres plantés, elle s'est contentée de soumettre les propriétés qui longent le chemin de fer aux mêmes servitudes que les propriétés riveraines de la grande voirie ordinaire. Celle-ci est régie par l'arrêté du 16 ventôse an XIII et par le décret du 16 décembre 1814. La zone sur laquelle les plantations des arbres à haute tige ou autres sont subordonnées à une autorisation, est donc limitée à 6 mètres au lieu de 20.

La loi hollandaise du 9 avril 1875 (article 36), sur le service de l'exploitation des chemins de fer, a également fixé la largeur de la zone asservie, pour les plantations, à 6 mètres lorsque la ligne du chemin de fer est droite ; lorsque la ligne est courbe, cette largeur est portée à 20 mètres pour les propriétés qui se trouvent du côté intérieur de la courbe. Cette dernière disposition a pour objet de ménager les vues sur les voies.

La zone de servitude pour les plantations est fixée par la loi italienne du 20 mars 1863, article 35, à 6 mètres du rail le plus rapproché ; elles ne peuvent, toutefois, être à moins de 2 mètres de l'arête supérieure du déblai ou de l'arête inférieure du remblai.

La loi du 15 avril 1843 est donc plus sévère que la législation des pays voisins, et, comme il arrive souvent lorsque le législateur dépasse la juste mesure, on n'a pas manqué de chercher à l'éluder.

Le projet de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre réduit, comme les lois française et hollandaise, la largeur de la zone générale à 6 mètres pour les arbres à haute tige.

Il stipule que, dans cette zone, les arbres à haute tige ne pourront être plantés qu'avec l'autorisation du gouvernement, et que cette autorisation ne soustraira pas le propriétaire à l'obligation de maintenir les arbres à une hauteur moindre que la distance entre le pied de l'arbre et le franc-bord.

Voici la disposition de loi proposée.

« Les arbres ne peuvent, le long du chemin de fer, être maintenus à une hauteur plus grande que la distance entre le pied de l'arbre et le franc-bord du chemin de fer.

« Quand le chemin de fer est établi en remblai, cette distance est calculée entre le pied de l'arbre et l'arête supérieure du remblai.

« En aucun cas, les arbres à haute tige ne peuvent être plantés, sans autorisation du gouvernement, à moins de 6 mètres du franc-bord du chemin de fer. »

Afin de mieux assurer la sécurité de la voie ferrée, le projet contient, comme nous l'indiquerons tantôt, une disposition permettant à l'administration, en cas de péril imminent, d'ordonner l'abatage des arbres qui, par leur mauvais état, menaceraient de tomber sur la voie.

De nombreuses divergences d'opinions se sont produites sur le sens du mot *franc-bord*, et la cour de cassation n'a pas, pour tous les cas, mis fin aux controverses (1).

Il convient de définir cette expression des lois. Le projet adopte la formule suivante :

« Par franc-bord, il faut entendre l'arête supérieure du déblai, l'arête inférieure du remblai, ou une ligne tracée à 1^m,50 des rails extérieurs 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. »

Cette disposition est générale; elle s'applique à tous les chemins de fer concédés, quelle que soit la nature de leur trafic, c'est-à-dire aux chemins de fer qui servent exclusivement aux transports des marchandises comme à ceux qui sont utilisés aux transports des voyageurs, aux voies parcourues exclusivement par les trains de marchandises comme à celles affectées au trafic exclusif des voyageurs.

C'est dans ce sens que le gouvernement a constamment interprété et appliqué la loi de 1843.

Il est naturel, du reste, que la loi assure la sécurité des agents des trains comme celle des voyageurs.

Art. 3. La loi du 15 avril 1843 interdit les constructions non autorisées par le gouvernement, à une distance de moins de 8 mètres du franc-bord du chemin de fer.

La loi hollandaise contient la même prohibition; elle porte même la zone à 20 mètres dans l'intérieur des courbes. Les dispositions de la loi italienne du 20 mars 1865 sont les mêmes pour les constructions que pour les plantations (art. 235). La loi française s'est montrée beaucoup plus libérale : « A l'avenir, dit-elle, dans son article 5, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer. »

Cette disposition n'a pas causé d'entraves à l'exploitation.

En fait, l'écroulement de constructions en matériaux durs est un événement très rare. Lorsqu'il se produit, au surplus, le bâtiment, presque toujours, s'affaisse sur lui-même; ses débris ne sont pas projetés dans un rayon fort étendu.

Il y a donc lieu de modifier, en ce qui concerne les constructions, la loi actuelle, sauf à augmenter les pouvoirs de l'administration pour les cas de péril imminent.

La cour de cassation a jugé, par arrêt du 23 janvier 1866 (*Pasic.* 1866, I, 49), que les mots *autres constructions* de l'article 1^{er} de la loi du 15 avril 1843 comprennent les pavés, empièvements, chemins, rues, routes et chaussées, et elle a cassé un jugement du tribunal d'Anvers absolvant un propriétaire prévenu d'avoir établi un pavage le long du chemin de fer.

D'après la cour, la loi a pour but d'assurer non pas seulement la libre circulation, mais aussi la conservation du chemin de fer, et elle prohibe toute espèce de travaux, parce que, dans le nombre, il en est qui pourraient nuire à sa conservation, tels, par exemple, ceux qui obstrueraient le cours des eaux pluviales qui découlent de la voie ferrée, ou qui feraient affluer les mêmes eaux sur celle-ci.

L'interprétation est exacte, mais elle est très rigoureuse. L'usage et la jouissance de la propriété privée sont limitées tout le long du chemin de fer, en vue de faits tout à fait exceptionnels. Pour garantir cette partie du domaine public, il suffit que, comme pour la grande voirie ordinaire, les faits de dégradation ou de détérioration soient passibles de peines proportionnées à leur gravité et que la réparation immédiate en puisse être ordonnée aux frais du contrevenant.

C'est le système qui a prévalu en France. La loi du 15 juillet 1843 (art. 5) n'interdit, dans la zone de 2 mètres, que les constructions proprement dites, c'est-à-dire celles qui s'élèvent au-dessus du sol et qui sont destinées à l'habitation ou à tout autre usage. Tous les ouvrages de nature à nuire à la voie ferrée sont considérés, aux termes de l'article 1^{er},

(1) Cass. Belg., 30 décembre 1858 (*Pasic.*, 1859, I, 68); id., 24 juillet 1865 (*ibid.*, 1865, I, 359); id., 4 décembre 1865 (*ibid.*, 1866, I, 52).

comme des contraventions à la loi du 29 floréal an x (1) qui régit la grande voirie en général.

En Belgique, l'arrêté royal du 5 mai 1835, dans son article 3, spécial au chemin de fer, prévoit :

« 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... » et, dans son article 14, punit ces faits des peines comminées par la loi du 6 mars 1818.

D'autre part, les articles 521 et 530 du code pénal prévoient des faits d'une nature plus grave.

Ces dispositions nous paraissent assez efficaces pour dispenser le législateur d'édicter, en ce qui concerne les travaux qui ne s'élèvent point au-dessus du sol, des mesures préventives réellement vexatoires. Le projet de loi consacre donc les idées suivantes :

1^o Liberté de construire, à la limite même de la propriété riveraine, soit des murs de clôture, soit d'autres constructions quelconques qui n'auraient pas plus de 2^m,50 de hauteur ;

2^o Liberté d'ériger à la distance de 2^m,50 au moins du franc-bord (2) des constructions d'une hauteur supérieure à 2^m,50, que le chemin soit en ligne droite ou en ligne courbe ;

3^o Faculté pour l'administration d'autoriser les constructions à une distance de moins de 2^m,50.

La disposition est ainsi conçue :

« Il est interdit d'ériger, sans autorisation du gouvernement, à moins de 2^m,50 du franc-bord du chemin de fer, des constructions ou bâtisses ayant plus de 2^m,50 de hauteur. »

Mais afin de supprimer toute cause d'accident, le projet confère au gouvernement le pouvoir d'ordonner, en cas d'urgence, la démolition des bâtiments menaçant ruine, qui se trouveraient dans la zone de 20 mètres.

Aujourd'hui, ce pouvoir appartient exclusivement au bourgmestre, en vertu des dispositions combinées des lois des 14-22 décembre 1789, article 50 ; des lois des 16-24 août 1790, titre XI, article 3 ; des lois des 19-22 juillet 1791, titre 1^{er}, article 29 ; de la loi communale, articles 78, 90, 94 et du code pénal, article 551, n° 7.

C'est du moins ce que l'on n'a pas cessé d'admettre en Belgique (3).

On conçoit, sans peine, les inconvénients et les retards qui peuvent résulter de cette attribution exclusive. Il y a un avantage évident à accorder le même pouvoir au gouvernement, tant pour les constructions

ou les dépôts que pour les arbres, lorsqu'il y a lieu de craindre que, par leur chute, ils ne viennent mettre en péril la sûreté des trains.

C'est ce qui existe en France (4).

Toutefois, le pouvoir attribué au gouvernement ne pourra s'exercer que dans la zone de 20 mètres.

Il faut aller jusque-là pour les arbres et pour les constructions d'une grande hauteur, telles, par exemple, que les cheminées d'usines, mais il n'est pas nécessaire d'étendre la zone au delà de 20 mètres.

L'article 1^{er} de la loi de 1843 fixe également à 8 mètres la distance à observer pour les amas ou dépôts de pierres.

Dans la discussion parlementaire, on a reconnu formellement que cette disposition ne s'applique point aux amas de sable ou de terre ; elle ne s'applique pas non plus à des amas de houille. Un amendement de M. Savart, qui avait proposé d'interdire « les amas de matières sujettes à s'écrouler ou à se renverser », n'a point été admis.

La loi hollandaise a adopté, également la distance de 8 mètres.

La loi italienne, article 238, établit pour les dépôts, quand ils s'élèvent à un niveau supérieur à celui de la voie ferrée, la même zone de servitude que pour les constructions.

La loi française, article 8, statue dans ces termes :

Dans une distance de moins de 5 mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de matières ou objets non inflammables ne peut être établi sans l'autorisation préalable du préfet. Cette autorisation est toujours révocable.

Elle n'est pas nécessaire :

1^o Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin de fer ;

2^o Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

La propriété riveraine est donc, en ce qui concerne cet objet, moins grevée en France et en Italie qu'elle ne l'est en Belgique.

Il convient de suivre l'exemple de nos voisins et même de se montrer, dans l'intérêt de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, plus libéral encore lorsqu'il n'y a pas de dangers sérieux à conjurer.

Dans cet ordre d'idées, le projet tolère, là où le chemin de fer est en remblai ou à niveau, les dépôts ou amas de matières non inflammables, à une dis-

(1) Conseil d'Etat, 13 décembre 1860 (D. P., 1861, 3, 20).

(2) Cette distance est nécessaire pour permettre d'établir les banquettes et le fossé.

(3) Circulaire ministérielle de l'intérieur, 4 novembre 1876, affaires provinciales et communales, n° 30023, et 28 janvier 1878, même élargement.

(4) Ce régime a été consacré par une interprétation différente des lois sur la matière et des principes administratifs. (Voir DALLOZ, *Voies par terre*, n° 1810, 39, et *Communes*, n° 887. Voir également l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845 qui a consacré cette interprétation.)

tance du franc-bord égale à leur hauteur au-dessus du niveau des rails. Dans ces conditions, en effet, il est impossible qu'il se produise un éboulement du dépôt sur les rails.

De plus grandes précautions doivent être exigées pour le cas où le chemin de fer est en déblai. La hauteur du dépôt ne pourra alors excéder la moitié de la distance qui sépare du franc-bord du chemin le pied du dépôt.

Ces prohibitions, au surplus, seront applicables non seulement aux amas de pierres, mais aussi aux amas de toutes matières quelconques non inflammables : houille, minerais, sable, etc., sujettes à s'ébouler.

En outre, de même que pour les constructions menaçant ruine, le gouvernement doit être armé du droit de requérir la suppression immédiate de tout ou partie d'un dépôt menaçant la sécurité de la circulation des convois.

Dans les conditions qui viennent d'être indiquées, il est inutile de stipuler spécialement en vue des dépôts d'engrais ou autres matières nécessaires à la culture des terres.

Nous avons donc l'honneur de vous proposer la disposition suivante :

Dans les localités où le chemin de fer est en remblai ou à niveau, il est interdit aux riverains de former, sans autorisation du gouvernement, des amas ou dépôts de matières quelconques, à une distance du franc-bord moindre que la hauteur des dépôts au-dessus du niveau des rails.

Dans les autres localités, il faut l'autorisation du gouvernement, lorsque la hauteur du dépôt excède la moitié de la distance existant entre le pied du dépôt et le franc-bord du chemin de fer.

Art. 4. « Le gouvernement peut ordonner la suppression totale ou partielle des constructions, des dépôts et des arbres existants dans une zone de 20 mètres mesurée du franc-bord qui, par leur ruine imminente ou leur mauvais état, mettraient en péril la sûreté des trains.

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

« Le remboursement des dépenses faites sera poursuivi, comme en matière de contributions publiques, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution. »

L'alinéa 3 de l'article 1^{er} de la loi de 1843 donne au gouvernement la faculté, lorsque la disposition des localités le permet, de réduire, par arrêté royal, les distances fixées par les 1^{er} et 2^e alinéas, en ce qui concerne les plantations, les dépôts et les constructions.

Mais avec un régime qui accorde aux propriétaires riverains la plus grande somme possible de liberté, cette disposition devient sans application.

Art. 5. Aux termes de l'article 2 de la loi du 15 avril 1843 :

« Il est défendu d'ouvrir, sans autorisation du gouvernement, des sablières ou des carrières et minières à ciel ouvert, le long des chemins de fer, dans la distance de 20 mètres.

« Dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de 3 mètres sur le terrain naturel, les riverains ne pourront, sans autorisation du gouvernement, pratiquer d'autres excavations dans une zone égale en profondeur à la hauteur verticale du remblai et mesurée à partir du pied du remblai. »

La loi des Pays-Bas (art. 37) se borne à interdire les excavations à une distance de moins de 6 mètres du chemin de fer.

La loi française (art. 3) est plus rigoureuse; elle applique les règlements de la grande voirie sur le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières. Il en résulte que l'interdiction s'étend sur une zone de 30 toises, près de 60 mètres, réduite pour certains départements à 10 mètres (1).

A la vérité, la disposition de l'article 2 de notre loi du 15 avril 1843 se trouve renforcée par l'arrêté royal du 17 janvier 1857, pris pour exécution de la loi du 21 avril 1810, sur les mines, article 81. Suivant cet arrêté, article 1^{er}, « lorsque l'exploitation des carrières à ciel ouvert dans le voisinage d'une voie de communication quelconque, soit par terre, soit par eau, sera de nature à compromettre la sécurité publique, il y sera pourvu par la députation permanente du conseil provincial, comme en matière de grande voirie. »

L'administration possède donc les pouvoirs nécessaires pour parer aux inconvénients ou aux périls qui pourraient résulter d'une exploitation au moyen de la poudre ou de toute autre matière explosible, soit de toute autre cause, lorsque la carrière est située à plus de 20 mètres du chemin de fer.

Il ne serait pas prudent de diminuer la zone de servitude existant actuellement pour les carrières, etc.

Mais il est utile d'introduire dans le projet une disposition qui attribue directement au gouvernement le pouvoir d'interdire, provisoirement, dans un rayon de 500 mètres de la voie ferrée, toute exploitation de carrières, minières ou sablières qui menace de compromettre la sûreté de cette voie. Cette interdiction devra être respectée jusqu'à ce qu'il y ait été pourvu définitivement par la députation permanente. Le but de cette disposition est de garantir l'intérêt public pendant les délais nécessaires pour que la députation soit saisie et puisse statuer en connaissance de cause.

Des doutes se sont élevés sur le point de savoir si

(1) DALLOZ, *Voie par chemin de fer*, n° 201, 131, 182; *Voie par terre*, n° 1375.

l'article 2 de la loi de 1843 s'applique aux carrières ouvertes avant le chemin de fer; le texte « il est défendu d'ouvrir... » ne paraissait pas favorable à une solution affirmative de la question. Néanmoins, cette solution a prévalu dans un arrêt du 4 janvier 1864. La cour de cassation a invoqué les discussions de la Chambre des représentants et du Sénat, relatives à l'article 2.

Afin de dissiper tout doute à l'avenir, nous proposons de dire : « Il est défendu d'ouvrir ou d'exploiter... »

Les dispositions relatives aux carrières sont donc conçues comme il suit :

« Il est défendu d'ouvrir ou d'exploiter, sans autorisation du gouvernement, des sablières ou des minières, et des carrières à ciel ouvert le long des chemins de fer dans la distance de 20 mètres du franc-bord.

« Dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de 3 mètres sur le terrain naturel, les riverains ne peuvent, sans autorisation du gouvernement, pratiquer d'excavations dans une zone égale en profondeur à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du remblai.

« Lorsque l'exploitation de carrières, à une distance de moins de 500 mètres de la voie ferrée, est de nature à compromettre la sécurité de cette voie, le gouvernement pourra l'interdire, provisoirement, jusqu'à ce qu'il ait été statué par la députation permanente, conformément à l'arrêté royal du 17 janvier 1837. »

Art. 6. L'article 3 de la loi du 15 avril 1843 dispose :

« Il est défendu d'établir, dans la distance de 20 mètres du franc-bord du chemin de fer, des toitures en chaume ou autres matières combustibles, ainsi que des meules de grains ou des dépôts de matières combustibles. »

Aux termes de l'article 7 de la loi française, « il est défendu d'établir, à une distance de moins de 20 mètres du chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin et aucun autre dépôt de matières inflammables.

« Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson. »

La loi hollandaise du 9 avril 1875 a maintenu une disposition analogue qui existait déjà dans la loi du 21 août 1839.

L'article 38 interdit d'établir des couvertures en chaume ou en paille, et de déposer des matières inflammables, dans une distance de 20 mètres d'un chemin de fer.

La servitude prévue par l'article 3 de la loi du 15 avril 1843 a été instituée dans l'intérêt des propriétaires riverains comme dans celui du chemin de fer.

Il y a lieu de la maintenir dans sa généralité, sauf en ce qui concerne les dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

Les toitures en chaume sont partout une cause de danger, non seulement pour leurs propriétaires, mais aussi pour les propriétaires voisins. La proximité du chemin de fer aggrave encore le péril (1).

Il convient de renforcer la disposition actuelle, en prohibant les réparations aussi bien que la construction d'une toiture en chaume. En effet, les tribunaux décident aujourd'hui que les réparations sont permises; or, des réparations successives équivalent à la construction d'une toiture neuve et permettent d'éterniser une cause d'incendie.

Si on tient à la faire disparaître dans un temps plus ou moins rapproché, il faut adopter une disposition plus sévère que celle qui nous régit.

Notre article 3 contient une prohibition absolue en ce qui concerne les dépôts de matières combustibles. Le gouvernement ne peut pas les autoriser.

Cependant, l'industrie et le commerce ont grand intérêt à faire des dépôts de bois et de houille, à proximité des stations.

L'administration a dû en tolérer un grand nombre. Pour concilier les divers intérêts, il convient de prohiber, d'une manière absolue, les dépôts de matières inflammables, dans la distance de 20 mètres, et décréter que, dans la même zone, les dépôts de matières combustibles sont faits aux risques et périls des déposants. L'article nouveau est rédigé comme il suit :

« Il est, dans la zone de 20 mètres, mesurée du franc-bord, défendu soit d'établir ou de réparer des toitures de chaume ou autres matières inflammables, soit d'établir des meules de grains ou dépôts de matières inflammables.

« Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement au temps de la moisson.

« Aucune indemnité ne pourra être réclamée de l'État à raison des dépôts de matières combustibles établis dans la même zone et qui viendraient à être incendiés par le feu des locomotives. »

Art. 7. L'article 4 de la loi du 15 avril 1843 porte :

« Toute contravention aux articles 1^{er}, 2 et 3 ou aux arrêtés d'autorisation rendus en vertu des articles 1^{er} et 2 sera punie d'une amende de 16 à 200 fr. Les contrevenants seront, en outre, condamnés, sur la réquisition du ministère public, à supprimer, dans un délai à déterminer par le jugement, les planta-

(1) La cour de cassation a jugé que les règlements communaux qui ont prohibé d'une manière absolue la construction de toitures de cette espèce ou même qui en ont ordonné la suppression n'ont rien d'illégal. (Voir Cass. B., 18 janvier 1875, *Pasic.*, 1875, I, 88.) Au surplus, il n'y a nul doute que pareille prohibition rentre dans le domaine de la loi.

tions, 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 de la dépense comme en matière de contribution publique, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution. »

Les lois française et hollandaise contiennent des dispositions analogues; la pénalité est également correctionnelle; l'amende peut être portée jusqu'à 300 francs en France.

Depuis que notre code pénal de 1867 a élevé le minimum des amendes correctionnelles au taux de 26 francs au lieu de 16 francs, les faits prévus par la loi de 1843 sont, tantôt des délits, tantôt des contraventions.

Dans la pratique, toutefois, ils sont toujours considérés comme des contraventions, car l'amende prononcée ne s'élève jamais à 26 francs.

La suppression d'un état de choses préjudiciables pour la sécurité de la circulation sur le railway est obtenue, que l'infraction soit un délit ou qu'elle ne soit qu'une contravention. Mais il y aurait, à ce que cette infraction fût désormais qualifiée constamment de délit, cet avantage de prolonger jusqu'à trois ans la durée de la prescription de l'action publique.

Dans cet ordre d'idées, le projet élève à 26 francs au minimum la peine d'amende.

Le projet modifie comme suit l'article 4 actuel :

Toute infraction aux articles 2, 3, 5 et 6 ainsi qu'aux arrêtés d'autorisation rendus en vertu des articles 2, 3 et 5 sera punie d'une amende de 26 à 200 francs.

Les délinquants seront, en outre, condamnés, sur la réquisition du ministère public, à supprimer, dans un délai à déterminer par le jugement, les plantations, dépôts ou ouvrages quelconques illicitement établis. Passé ce délai, le jugement sera exécuté par l'administration, aux frais du délinquant; ce dernier sera contraint au remboursement de la dépense comme en matière de contribution publique, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution.

Art. 8. L'article 5 de la loi du 15 avril 1843 dispose :

« Le gouvernement pourra, lorsque la sûreté des convois ou la conservation du chemin 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 qui existent actuellement dans les zones déterminées par les articles 1^{er}, 2 et 3. »

Le mot *actuellement* dont se sert l'article a fait naître des doutes sur le point de savoir si la dispo-

sition peut être invoquée pour les chemins de fer créés postérieurement à la loi.

Bien que ces doutes ne paraissent pas fondés, si l'on tient compte du but que le législateur a eu en vue, il convient de les dissiper entièrement.

A cette fin, le projet (art. 8) modifie la rédaction actuelle, en remplaçant les mots *qui existent actuellement* par les mots *légalement établis*.

Art. 9. On a soulevé la question de savoir à quel moment prennent naissance les servitudes imposées aux propriétés riveraines des voies ferrées; est-ce au moment où le chemin de fer est mis en exploitation; est-ce au moment où il est décrété et le franc-bord déterminé?

C'est cette dernière interprétation qu'a adoptée la cour de cassation. (Voy. cass. belge, 9 février 1874, *Pasc.*, 1874, I, 159.)

Nous pensons qu'il y a lieu d'insérer, dans la loi, un texte positif et précis, en donnant pour point de départ à l'existence des servitudes la date à laquelle a lieu, dans chaque commune, le dépôt du plan d'emprise.

L'article du projet, visant ce point, est rédigé comme suit :

« Lors de l'établissement d'un chemin de fer, les servitudes imposées par la présente loi prennent naissance à la date du dépôt, dans la commune, du plan des terrains à acquérir pour la voie ferrée. »

Le titre deuxième du projet de loi reproduit, sauf quelques modifications, le texte de la loi de 1843.

Son intitulé est modifié par la suppression des mots *de l'Etat*. Il importe d'écarter tout doute sur l'application aux lignes de l'Etat et concédées, fussent-elles exclusivement affectées à un service de marchandises.

Le ministre de la justice,
JULES LE JEUNE.

Le ministre des chemins de fer,
postes et télégraphes,
J. VANDENPEEREBOOM.

II. — RAPPORT FAIT A LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (1), PAR A. NOTHOMB.

Messieurs,

Longtemps attendue et souvent annoncée, la présentation de ce projet de loi dégage le gouvernement d'une promesse qui remonte à plus de vingt ans.

Il ne faut cependant pas trop se plaindre du retard, car il a permis de procéder avec maturité, de tenir

(1) La section centrale, présidée par M. Tack, était composée de MM. Van Naemen, Moesens, Dumont, de Pitteurs-Hiégarts, Nerinx et Nothomb.

compte du fruit de l'expérience et de restituer à la liberté collective des droits dont l'intérêt général avait jusqu'ici paru exiger le sacrifice.

C'est, en effet, par là que le projet de loi peut se caractériser; il s'inspire de la pensée que l'État doit renfermer des attributions dans la limite la plus étroite.

Il faut en louer les auteurs du projet de loi.

Et ce n'est pas dire une chose absolument paradoxale en affirmant que, à mesure qu'elle désarme, l'autorité se fortifie.

La loi du 15 avril 1843 était une œuvre nouvelle, bien faite, répondant aux besoins et aux idées du temps.

Rapprochée de la première période de l'exploitation des voies ferrées, elle a dû refléter certaines inquiétudes, verser, sous la préoccupation d'assurer la sécurité publique, dans quelques exagérations, montrer des lacunes. Mais, dans ses vues générales, son ensemble, ses précautions sages et prévoyantes, la loi est bonne et elle reste debout dans son économie et ses dispositions principales. Seulement, l'expérience d'un quart de siècle a parlé et elle a appris que l'on peut, sans inconvénient, réduire, dans une large mesure, la rigueur des charges que le législateur de 1843, les jugeant indispensables, avait imposées aux propriétaires riverains des chemins de fer.

C'est le but du projet : il ne supprime pas l'ancienne loi, il en maintient l'esprit, la coordonne, l'adoucit et la complète, notamment en l'étendant aux chemins de fer concédés (art. 10 et suiv.).

Les innovations sont des allègements et ils ne touchent aux servitudes, conséquence nécessaire de l'établissement de tout chemin de fer, que pour les atténuer.

Il n'y a qu'une exception : celle qui résulte de l'article 4 du projet de loi, sur lequel nous reviendrons plus loin.

Telle est la portée essentielle du projet de loi que nous avons voulu faire ressortir.

Reconnue de tous, elle explique l'attitude de vos sections.

Toutes, et à l'unanimité, elles ont adopté le projet de loi sans observation.

La section centrale en a jugé de même et, se référant aux travaux parlementaires de 1843 (1), elle a examiné successivement toutes les dispositions du projet de loi s'attachant spécialement aux innovations et aux modifications qu'il contient.

Art. 1^{er}. Il énonce en termes de loi ce qui est dans la nature des choses : les chemins de fer — ceux de

l'État comme les chemins concédés — sont rangés dans la grande voirie ; les places de stationnement et les chemins d'accès, dans la petite.

De là, un régime différent pour l'entretien et les autorisations de construire ou d'établir certains travaux.

Toutefois, même pour cette seconde catégorie, l'État se réserve le droit d'établir des exceptions. La précaution n'est pas inutile. On pourrait redouter des abus qui surgiraient du pouvoir, trop prépondérant, des administrations communales.

La section centrale a communiqué cette appréhension à M. le ministre des chemins de fer, en lui demandant « si le gouvernement conserve un droit de police suffisant sur une zone déterminée » ?

M. le ministre a répondu « que les dispositions du projet (art. 12 et 13) donnent à l'administration des droits de police suffisants ».

Art. 2. Il exprime l'innovation capitale, en réduisant de 20 à 6 mètres du franc-bord la distance obligatoire pour la plantation des arbres à haute tige. C'est le retour à la disposition de la loi du 9 ventôse an XIII, dont celle du 15 avril 1843 s'était écartée en n'admettant la distance de 6 mètres que pour les têtards et autres arbres.

Dans le texte nouveau, il devenait inutile de mentionner ces derniers.

Mais il ajoute que, même plantés, avec autorisation, dans cette zone de 6 mètres, les arbres ne peuvent être maintenus à une hauteur plus grande que la distance entre le pied de l'arbre et le franc-bord.

Cette restriction était nécessaire.

Art. 3. Seconde et importante modification.

L'article 1^{er}, § 2, de la loi actuelle stipule que nulle bâtisse ou autre construction, ne peut être élevée, sans autorisation, dans une distance de 8 mètres.

L'article nouveau réduit la limite de prohibition à 2^m,50 et encore les constructions doivent-elles dépasser 2^m,50 de hauteur.

Art. 4. Il est important et mérite une attention particulière.

Le projet y réclame pour l'État le droit dont sont armées les administrations communales, « d'ordonner la suppression totale ou partielle, sans indemnité s'entend, des constructions, des dépôts et des abris existants dans une zone de 20 mètres, mesurés de franc-bord, qui, par leur ruine imminente ou leur mauvais état, mettraient en péril la sûreté des trains.

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

La prescription est rigoureuse; elle a sa source dans de vieilles dispositions, assez mal définies, qui demanderaient à être revues dans un sens plus en harmonie avec nos institutions actuelles.

Quoi qu'il en soit, l'État demande la même faculté, et si elle est légitime dans le chef des administra-

(1) Exposé des motifs, 4 mars 1843 (*Moniteur*, 5 mars) et surtout rapport de M. Liedts, 24 mars 1843 (*Documents parlementaires*, n° 170). — Discussion, Chambre et Sénat, 27 et 28 mars, 10 et 11 avril 1843.

tions communales, elle l'est, à un degré supérieur, quand il s'agit de la sécurité des trains, c'est-à-dire, de la responsabilité la plus énorme qui se puisse imaginer. Elle commande la plus extrême précaution : on ne saurait en prendre assez.

L'Exposé des motifs fait ressortir combien, en cas d'urgence, où chaque minute aggrave le danger, le moindre retard peut entraîner les plus graves conséquences.

Et c'est ainsi qu'à côté des concessions qu'il fait, l'État réclame une compensation juste et prudente.

Mais il résulte que, même ici, il faut la renfermer dans d'étroites limites en se bornant au strict nécessaire.

Parlant de la démolition, la loi du 16 août 1790 (art. 3, n° 1) — qui est la source du droit — emploie l'expression « démolition ou séparation des bâtiments menaçant ruine » ; l'article 551, n° 7, du code pénal la reproduit.

Il ne s'agit donc que des constructions menaçant ruine. Le projet va plus loin, et, à côté de la ruine imminente, il prévoit le mauvais état des constructions devenues dangereuses.

La section centrale a pensé que cette dernière expression, trop vague et trop générale, pourrait conduire à d'abusives et inutiles rigueurs.

Elle estime qu'il convient de s'en tenir au texte des lois existantes qui, malgré son élasticité, ne semble pas, dans la pratique, avoir suscité de plaintes ni d'abus.

La section centrale, ayant communiqué cette appréciation à M. le ministre des chemins de fer, qui s'est empressé de s'y rallier, propose une nouvelle rédaction de l'article 4 dans ce sens.

La procédure, qui se fait à l'intervention du collègue des bourgmestre et échevins pour l'exécution de la mesure dont il s'agit, est assez compliquée et ne procède, semble-t-il, que d'usages administratifs.

Elle comprend notamment :

Un procès-verbal constatant l'état périlleux du bâtiment ;

Une signification au propriétaire ou locataire ;

Une expertise contradictoire ;

La fixation d'un délai pour démolir ou réparer ;

A défaut d'obtempérer à l'injonction, procès-verbal et transmission au ministère public et au juge de police pour application de l'article 551 du code pénal, et, en cas d'urgence absolue, ordonnance du bourgmestre à fin de démolition d'office et immédiate.

On trouvera les détails de cette procédure, dont nous ne donnons que les lignes principales, dans le *Repertoire de droit administratif* de Tielemans, tome III, pages 161 et suivantes, section IV. (Voyez *Bâtiments qui menacent ruine*.)

Nous y renvoyons. Mais cet auteur, jurisconsulte de grand mérite, reconnaît lui-même que cette pro-

cédure ne s'appuie sur aucun texte légal et précis. Et il constate qu'en cas d'urgence on s'en passe pour procéder par voie sommaire, sans plus.

Au moment même où nous rédigeons ce rapport, il vient d'être question, à la Chambre, dans la discussion du projet de loi relatif aux habitations ouvrières, de ce droit attribué au bourgmestre d'ordonner à volonté la démolition des bâtiments menaçant ruine. Défendue par les uns comme absolument nécessaire dans l'intérêt de la sécurité publique et de la police, critiquée par les autres comme excessive, au nom du respect dû à la propriété, cette puissance reconnue aux chefs des administrations communales a paru cependant à tous devoir être exercée avec une extrême modération (1).

En fait, d'ailleurs, il est bon de le faire remarquer, c'est plutôt une discussion théorique. Les cas d'application sont extrêmement rares, à peine pourrait-on en citer quelques-uns pour une longue période d'années.

Si la faculté est reconnue légitime, nécessaire même dans le chef du bourgmestre, en vue d'un impérieux intérêt public, elle ne l'est pas moins pour l'administration des chemins de fer dont la responsabilité est si grande.

Elle l'exercera avec la même modération dont font usage les administrations locales, dans les mêmes formes, dans le même esprit, en attendant que ces vieilles dispositions soient revisées.

Mais on ne saurait raisonnablement refuser à l'administration des chemins de fer un pouvoir attribué aux chefs des administrations locales. L'intérêt qui est en jeu est bien autrement considérable : d'un côté un danger local, de l'autre, général. Il est inutile d'insister sur ce point.

Ces considérations ont déterminé la section centrale à adopter la proposition formulée à l'article 4 en la restreignant « aux bâtiments et constructions qui menacent ruine et à l'abatage des arbres dont la chute est imminente ».

Art. 5. Il reproduit l'article 2 de la loi du 15 avril 1843, en y ajoutant, § 3, une précaution nouvelle qu'on ne peut qu'approuver.

Art. 6. Il reproduit l'article 3 de la loi du 15 avril 1843 ; il y ajoute l'interdiction de réparer les toitures en chaume.

Cette prohibition nouvelle a porté la section centrale à demander à M. le ministre des chemins de fer « s'il ne lui paraissait pas équitable d'accorder une indemnité au propriétaire riverain obligé de réparer une toiture de chaume. Car cette réparation implique une réfection complète, et, pesant sur des gens souvent pauvres, elle constituerait une charge bien lourde, et peut-être injuste? »

(1) Séances des 3, 4, 9 et 11 juillet 1889.

Tenant compte de l'observation, M. le ministre a répondu qu'il renonçait à l'interdiction en ce qui concerne la réparation des toitures en chaume.

A cet égard, la situation reste donc ce qu'elle est actuellement, sans aggravation, et soumise au droit commun. En fait, a ajouté M. le ministre, les cas d'application sont fort rares, et l'administration vient en aide aux pauvres gens.

Le texte du § 1^{er} de l'article 6 serait, par conséquent, le suivant :

« Il est défendu d'établir, dans la zone de 20 mètres mesurée du franc-bord, des toitures de chaume et autres matières inflammables, ainsi que des meules de grains ou dépôts de matières inflammables. »

Le § 2 de cet article accorde une facilité nouvelle à l'agriculture en stipulant que l'interdiction ne s'applique pas aux dépôts de récoltes faits seulement en temps de la moisson.

Par contre, et cela est rationnel, le § 3 stipule que cette tolérance, en cas d'incendie par le feu des locomotives, ne peut exposer l'État à aucun secours ou à aucune indemnité.

Art. 7. Reproduit l'article 4 de la loi actuelle.
Pas d'observations.

Art. 8. Reproduit l'article 5 de cette loi.
Il accorde l'indemnité préalable, à l'inverse de l'article 4; ici le propriétaire n'est pas en faute.

Pas d'observations, si ce n'est de forme; au lieu de « convois » il est plus correct de dire « trains » et au lieu « du chemin de fer » dire « des chemins de fer. »

Art. 9 (nouveau). Détermine, avec raison, la date précise où naît la servitude; le doute qui pouvait exister vient ainsi à disparaître.

Les articles 6 et 7 de la loi du 15 avril 1843 édictaient les pénalités pour entrave à la circulation des trains, pour blessures volontaires et involontaires, homicides, etc.

Le projet de loi n'avait pas à reproduire ces dispositions puisqu'elles sont insérées toutes et complétées dans le code pénal, articles 406, 407, 408, 418 et 422, auxquels nous renvoyons.

Les articles 10, 11, 12, 13, 14 et 15, titre II, du projet, reproduisent à peu près textuellement le titre II de la loi actuelle, relatif aux officiers et agents de la police des chemins de fer de l'État.

Il n'y aura qu'à modifier la rédaction et à la compléter pour étendre la loi nouvelle à tous les chemins indistinctement. Nous donnons le texte ainsi révisé.

Ce texte mentionne enfin l'abrogation de l'ancienne loi.

Pour terminer, la section centrale se faisant l'organe d'observations produites énergiquement dans une de vos sections, recommande à l'administration des chemins de fer de veiller et de faire veiller avec le plus grand soin à la bonne clôture des voies

ferrées en vue d'éviter les accidents aux personnes et les dommages au bétail.

En somme, la loi nouvelle dégrèvera la propriété riveraine, lui restituant la liberté sur une étendue de 14 mètres, en ce qui concerne les plantations; et sur 5 1/2 mètres pour les constructions.

Ce résultat est considérable et concilie, dans une mesure raisonnable, les intérêts privés et ceux de la sécurité publique dont l'État a la responsabilité.

La section centrale, à l'unanimité, vous propose d'adopter le projet de loi.

Le rapporteur,
ALPH. NOTHOMB.

Le président,
P. TACK.

III. — RAPPORT FAIT AU SÉNAT, PAR LES COMMISSIONS RÉUNIES DE LA JUSTICE ET DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES (1).

Messieurs,

Sous le titre de « Loi sur la police des chemins de fer », la loi du 15 avril 1843 comprend deux parties bien distinctes : l'une, concernant les mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation; l'autre, concernant « des fonctions de police à conférer à certains agents de l'administration des chemins de fer ».

Cette division a été maintenue, ainsi que l'intitulé de la loi, dans le projet de revision qui vous est soumis.

On a pourtant objecté, et non sans quelque raison, que le titre de la loi indique une sphère d'application trop étendue puisqu'il ne s'agit pas de la police à exercer en général tant sur les voies ferrées que sur l'exploitation proprement dite de tous les chemins de fer du pays, mais seulement de la police des voies des lignes de l'État et des lignes concédées.

C'est, en effet, ce que détermine l'article 16 du projet :

« La présente loi n'est pas applicable : 1^o aux chemins de fer vicinaux; 2^o aux tramways; 3^o aux raccordements industriels; 4^o aux communications établies dans l'intérêt d'une exploitation de mines, conformément à la loi du 2 mai 1837; 5^o aux chemins de fer exclusivement militaires destinés à assurer les communications entre les ouvrages d'une position défensive. »

Une exception est faite pour les chemins de fer vicinaux : aux termes du § 2 de l'article 16, les dispositions de notre titre deuxième leur sont applicables.

(1) Présents : MM. le comte de Merode-Westerloo, président; Dewandre, Lammens, Parls, le baron Orban de Xivry, Roberti, le comte Thierry de Limbourg-Stirum, de Brouckere et Van Vreckem, rapporteur.

La portée de la loi est donc formellement limitée par cet article.

Quant à la police de l'exploitation proprement dite des lignes ferrées, il n'en est pas question dans le projet.

En conséquence, l'observation faite au sujet de la trop grande généralité du titre paraît fondée; néanmoins, il ne semble pas utile de le modifier; le texte de l'article 16 est de nature à prévenir toute confusion.

Le but principal de la revision est, d'après l'Exposé des motifs, de « réduire à ce qu'exige vraiment l'exploitation, les servitudes indispensables à la conservation des voies et à la sécurité des trains ».

Les dégrèvements proposés, on doit le reconnaître, sont assez considérables.

L'honorable ministre des chemins de fer, postes et télégraphes, en signalant leur importance à l'attention de la Chambre et du pays, les a résumés en quelques mots, dans son discours du 13 février dernier :

« Au point de vue des plantations, il y a 12,516 hectares qui sont également dégrevés de la servitude, et, quant aux constructions, il y a 4,500 hectares. »

A côté de ces dégrèvements, n'y a-t-il pas certaines extensions de servitudes amenées entre autres par le changement de rédaction apporté, par l'article 5, au texte primitif relatif aux carrières.

La loi de 1843 ne vise que les carrières et minières à ciel ouvert, tandis que l'article 5 du projet comprend les carrières et les minières à ciel ouvert et souterraines ainsi que les travaux de recherches de mines.

La sécurité des voies justifie cette extension qu'une industrie nouvelle, l'exploitation des phosphates, rend d'autant plus utile qu'elle a lieu, tantôt à ciel ouvert, tantôt par galeries. Et, dans ce dernier cas, la loi de 1840 sur les mines, qui semblerait devoir régir ces exploitations souterraines, ne paraît pas généralement applicable. Notre article 5 les vise explicitement.

L'aggravation de charges est donc plus apparente que réelle. L'article 5, tel qu'il est rédigé, est conforme aux principes de la loi de 1843 : les progrès réalisés dans l'exploitation des richesses du sol rendent l'amendement nécessaire.

Une innovation réelle et importante est celle consacrée par l'article 1^{er} du projet. Cet article range dans la petite voirie les places de stationnement et les chemins d'accès, créés pour aboutir aux stations, alors que, jusqu'ici, ils avaient été considérés comme dépendances des chemins de fer et classés comme tels dans la grande voirie.

L'introduction de ce principe nouveau n'aura-t-elle pas pour conséquence d'imposer des charges certaines aux communes, en échange d'avantages aléatoires ?

Voici, à ce sujet, l'appréciation de l'honorable ministre des chemins de fer, postes et télégraphes :

« Les communes se sont montrées en général très désireuses d'arriver à ce résultat... »

« Dans un grand nombre de localités, les places de stationnement sont remises aux communes, à charge d'entretien. »

« La mesure deviendra générale. Le principe nouveau offre l'avantage de mieux déterminer le droit de police; il concède aux communes le droit de fixer les alignements et de percevoir des taxes. »

Si l'article 1^{er} impose quelques charges nouvelles pour certaines communes, il y aura donc des compensations.

Le titre deuxième de la loi de 1843 n'a pas subi de modifications bien importantes; nous croyons qu'il n'y a pas lieu d'y insister.

Remarquons toutefois la suppression des mots de l'État dans l'intitulé.

« Il importe », dit l'Exposé des motifs, « d'écarter tout doute sur l'applicabilité de la loi aux lignes de l'État et concédées, fussent-elles exclusivement affectées à un service de marchandises. » Le titre ne porte donc que les mots *Des officiers et des agents de police des chemins de fer*.

Le projet de loi n'a pas rencontré d'opposition à la Chambre des représentants.

Votre commission a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Le rapporteur,
VAN VRECKEM.

Le président,
Comte de MERODE-WESTERLOO.

347. — 25 JUILLET 1891. — Arrêté royal. — Chemins de fer de l'État. — Limites des places de stationnement et des chemins d'accès. (Monit. des 3-4 août 1891.)

Léopold II, etc. Considérant qu'il importe de déterminer les limites des places de stationnement et des chemins d'accès créés pour aboutir aux stations du chemin de fer de l'État;

Considérant que ces places de stationnement et chemins d'accès sont des dépendances de la voie ferrée;

Vu les lois du 1^{er} mai 1834, du 12 avril 1835, du 31 mai 1838 et du 15 avril 1843, qui confèrent au gouvernement un droit de police et de direction exclusif sur les chemins de fer et leurs dépendances;

Vu les décrets du 22 décembre 1789, section 3, articles 2 et 6; des 6-11 septembre 1790, article 6, et des 7-14 octobre 1790, article 1^{er};

Vu les plans présentés par notre ministre des chemins de fer, postes et télégraphes, sous la date du 25 juillet 1891, indiquant les limites des places de stationnement et des chemins d'accès créés pour aboutir aux stations du chemin de fer de l'État;