

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 NOVEMBRE 1864.

Modifications à la loi du 10 avril 1841, sur les chemins vicinaux.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

L'art. 23 de la loi du 10 avril 1841 est ainsi conçu :

« Lorsqu'un chemin entretenu à l'état de viabilité sera habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de tourbières, de carrières, de mines ou de toute autre entreprise industrielle, les propriétaires ou entrepreneurs des exploitations pour lesquelles les transports se font, pourront être appelés à contribuer à l'entretien de ces chemins par des subventions spéciales proportionnées aux dégradations occasionnées par ces exploitations.

» Il en sera de même pour les exploitations de forêts en cas de défrichement.

» Ces subventions, lorsqu'il y aura dissentiment, seront, après expertise contradictoire, réglées par les administrations communales, sous l'approbation de la députation permanente du conseil provincial.

» En cas d'opposition de la part desdits, entrepreneurs ou propriétaires, les communes pourront, sur l'avis de la députation permanente du conseil provincial, être autorisées par arrêté royal à établir des péages. »

Les motifs de cet article ont été expliqués dans les termes suivants par la section centrale qui avait été chargée à la Chambre des Représentants de l'examen du projet de loi :

« Lorsque l'on parcourt une localité où se trouve quelque grande exploitation industrielle, telle que mines, carrières, hauts fourneaux, fabriques de sucre de betteraves ou autres semblables, on est frappé des dégradations que ces établissements occasionnent sur les chemins vicinaux ; labourés par des voitures nombreuses et pesamment chargées, ils deviennent impraticables aussitôt qu'arrivent les premières pluies de l'automne et on ne les répare plus qu'à grands frais. Il n'est pas juste, en ce cas, de charger la commune où le chemin est établi d'un entretien dispendieux dont les établissements dont il vient d'être parlé profitent presque exclusivement, tandis que les habitants sont privés de l'usage de ces

chemins pendant une partie de l'année et voient la dépense qu'ils ont à supporter croître en raison inverse de l'utilité qu'ils en retirent.

» La section centrale, ainsi que l'avaient désiré plusieurs sections, propose une disposition qui aura pour but de faire contribuer ces établissements à l'entretien des chemins qu'ils dégradent au moyen d'une subvention qu'ils payeront à la commune. »

Cette proposition, basée sur un principe de justice incontestable, détermina l'adoption de l'art. 23 ci-dessus transcrit.

Mais le texte de cet article tel qu'il avait été primitivement formulé par la section centrale, non plus que la rédaction, qui a passé dans la loi, ne garantissait pas aux communes les ressources que la subvention prévue était destinée à leur procurer à titre de dédommagement.

L'art. 23 ne leur offre, en effet, en cas d'opposition au paiement d'une subvention spéciale, d'autre moyen que l'établissement d'un péage pour obliger ceux qui dégradent habituellement les chemins à contribuer aux dépenses de leur entretien.

Cependant on a soutenu que l'art. 23 n'a point cette portée restreinte et qu'il ne s'oppose pas à ce que les communes aient recours, au besoin, aux voies de la contrainte pour assurer le recouvrement des subventions réglées conformément à la loi, sous l'approbation de la députation permanente du conseil provincial.

La question, soumise à la Chambre des Représentants par une pétition en date du 6 mars 1860, relative aux mesures à prendre pour la conservation des chaussées vicinales, fut résolue en faveur des communes par un rapport fait au nom de la commission des pétitions, le 17 avril 1860.

« Certes, disait l'honorable rapporteur, les premières dispositions de l'art. 23, qui répondent parfaitement au but que le législateur avait en vue (la conservation des chemins vicinaux), seraient complètement illusoires si, comme le pensent les pétitionnaires, le dernier paragraphe créait un mode de sanction exclusif, c'est-à-dire, s'il ne laissait aux communes intéressées que le simple droit d'obtenir l'établissement de péages et leur enlevait la faculté d'exiger, par la voie de la contrainte, le paiement des subventions spéciales dont il s'agit. Votre commission ne saurait reconnaître que tel soit le sens de cette disposition ; il est repoussé tout à la fois par les termes employés, qui ne sont nullement restrictifs, et par l'esprit pratique qui a présidé à la confection de l'ensemble de la loi. Enfin on ne pourrait l'admettre sans placer le législateur de 1841 en contradiction avec lui-même.

» Il paraît donc évident à votre commission que le dernier paragraphe de l'art. 23, laissant entiers tous les moyens d'action donnés aux administrations communales pour assurer le recouvrement des prestations vicinales, ne fait qu'en ajouter un de plus pour un cas spécial. L'art. 23, ainsi interprété, n'est du reste que la conséquence logique du grand principe d'équité inscrit dans l'art. 1382 du Code civil, et c'est dans ce sens qu'il est appliqué dans quelques localités. Votre commission croit qu'il importe infiniment qu'il en soit de même partout. »

Un jugement prononcé le 17 décembre 1859 par le tribunal de Charleroy siégeant en degré d'appel, avait résolu la question dans le même sens par les considérations suivantes :

« Attendu que la loi du 10 avril 1841 repose, entre autres principes fondamentaux, sur cette idée de justice naturelle, « que celui qui use et dégrade doit entretenir et réparer ; que cela ressort de toute l'économie de la loi, notamment des art. 13, § 1^{er}, 24 et 25 qui consacrent des applications particulières de cette règle d'équité ;

» Attendu que l'art. 23 est conçu dans le même esprit ; qu'il assure de nouvelles garanties aux communes pour la réparation et l'entretien des chemins vicinaux, en ouvrant à leur profit, dans des cas et moyennant les conditions qu'il détermine, le droit d'obtenir des subventions spéciales et même celui d'établir des péages ;

» Attendu que le premier juge a méconnu le véritable sens de cette disposition quant il a dit avec l'intimé, que l'opposition de ceux qui sont appelés à fournir des subventions spéciales enlève aux communes le droit de les obtenir et ne leur laisse d'autre ressource que de demander l'autorisation d'établir un péage ; que ce serait là permettre à un débiteur de s'affranchir par son propre fait de son obligation et remettre à son entière discrétion le droit du créancier ;

» Attendu que l'établissement d'un péage ne réparerait pas le dommage antérieur éprouvé par la commune, puisque, par sa nature, ce droit n'atteint pas le passé mais s'applique uniquement aux faits de passage et de détérioration posés à partir du moment où il a été établi. »

Le tribunal de Charleroy, non plus que l'auteur du rapport fait à la Chambre des Représentants, ne mettait donc pas en doute le droit des communes de recourir à la contrainte pour assurer le recouvrement des subventions prévues par l'art. 23 de la loi de 1841.

Mais la cour de cassation, saisie à son tour de la question soulevée, n'a pas admis ce système, et le jugement du tribunal de Charleroy a été annulé par un arrêt du 13 juin 1861, rendu sur les conclusions conformes de M. le procureur général Leclercq.

D'après cet arrêt, l'autorisation d'établir un péage est le seul moyen que la loi accorde aux communes, lorsqu'il y a opposition au paiement de la subvention spéciale, pour obtenir l'indemnité qu'elles réclament.

C'est donc aux exploitants d'entreprises industrielles et non aux communes que la loi laisse, en réalité, le choix entre le paiement de la subvention prévue et l'établissement éventuel d'un péage.

Or, le refus de payer la subvention n'est souvent pour les intéressés qu'un moyen de se soustraire à l'obligation de contribuer à la réparation des dégradations causées aux chemins par les transports effectués pour le service de leurs établissements. En effet, aux termes de l'art. 7, § 14, de la loi du 18 mars 1833, sont exempts du droit de barrière : Les chariots, voitures et animaux appartenant à des fermes ou à des usines activées par le vent, l'eau ou la vapeur, situées à moins de 2,500 mètres de la barrière, lorsqu'ils servent au transport d'objets nécessaires au service de ces usines ou de ces fermes. » Et le bénéfice de cette disposition est accordée aux transports industriels qui contribuent le plus à la dégradation et à la rapide destruction des chemins empierrés. Ces transports sont ceux qui s'effectuent pour les sucreries et les distilleries agricoles, si nombreuses

dans certaines provinces. Ils ont lieu à une époque où les routes, détrempées par les pluies et par le dégel, sont particulièrement exposées à se détériorer, et l'exemption prévue par la loi de 1833 leur est accordée lors même qu'il s'agit d'établissements exploités en association par plusieurs cultivateurs et que ceux-ci effectuent les transports avec des attelages qui ne sont ni logés, ni nourris dans les usines.

Il s'ensuit que la garantie offerte aux communes par le paragraphe final de l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, est tout à fait illusoire.

Cet article ne répond donc pas à son but. Il laisse les communes désarmées, dans la plupart des cas, contre les résistances que rencontre, dans la pratique, l'application des mesures exceptionnelles qu'il autorise, puisque, comme nous l'avons vu, les exploitants d'entreprises industrielles, ayant le choix entre l'une ou l'autre des obligations alternatives qui résultent de la loi, échappent à l'une par leur opposition et à l'autre par l'exemption du droit de barrière.

Évidemment, le législateur n'a pas entrevu cette conséquence de l'alternative posée dans l'art. 23 de la loi de 1841. Son intention manifeste a été de garantir, en tout état de choses, aux communes, soit par la subvention, soit par le péage, le concours efficace de ceux qui dégradent exceptionnellement les chemins par des transports industriels, aux dépenses exceptionnelles que nécessite la réparation des dégradations constatées. Il n'a point prévu que le péage, autorisé à défaut du paiement de la subvention, pouvait ne pas atteindre ceux qu'il aurait spécialement pour objet d'imposer.

Il est donc indispensable, pour assurer l'application du principe d'équité inscrit dans l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, que le texte de cet article soit modifié de manière à permettre aux communes de contraindre, sous le contrôle de l'autorité provinciale, ceux qui dégradent par des transports industriels les chemins entretenus à l'état de viabilité, à contribuer dans une juste mesure, par des subventions spéciales, à la réparation des dégradations constatées.

C'est l'objet du projet de loi que le Roi m'a chargé de soumettre à vos délibérations. D'après ce projet de loi, les §§ 3 et 4 de l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, seraient remplacés par une disposition en vertu de laquelle les subventions spéciales prévues par le § 1^{er} dudit article seraient fixées et recouvrées, conformément aux règles établies pour les autres impositions destinées à fournir aux dépenses des chemins vicinaux.

Le Ministre de l'Intérieur,

ALP. VANDENPEEREBOOM.



PROJET DE LOI.

A decorative monogram of the name 'Leopold' in a stylized, calligraphic font. The 'L' is large and ornate, with the 'e' and 'o' integrated into its design. The 'p' and 'd' are also stylized, with the 'd' having a long, flowing tail.

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, saluo.

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre de l'Intérieur présentera, en Notre nom, aux Chambres, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Les §§ 3 et 4 de la loi du 10 avril 1841 sont remplacés par la disposition suivante :

Ces subventions seront fixées par le conseil communal, sous l'approbation de la députation permanente du conseil provincial, conformément à l'art. 19 (de la loi du 10 avril 1841) et recouvrées conformément à l'art. 20 (de la même loi).

Donné à Marseille, le 30 octobre 1864.

LEOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

ALP. VANDENPEEREDOOM.
