

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 JUIN 1889.

Revision de la loi du 15 avril 1843, sur la police des chemins de fer.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Il est équitable de ne grever les propriétés riveraines du chemin de fer que des servitudes absolument 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 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 (p. 64, 1. 73), id., 16 février et 10 mai 1865 (p. 63, 1. 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'élagage 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 1811. 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 (art. 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 1865, 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'é luder.

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 auto-
 » sation 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'abattage 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.

(1) C. B., 30 décembre 1858 (p. 59, 1, 68); C. B., 24 juillet 1865 (p. 65, 1, 559); C. B., 4 décembre 1865 (p. 66, 1, 52).

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 1845 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. 255). La loi française s'est montrée beaucoup plus libérale : « à l'avenir, dit-elle, dans son article 3, 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'éroulement 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 (p. 66, l. 49), que les mots « autres constructions » de l'article 1^{er} de la loi du 15 avril 1845 comprennent les pavés, empierrements, 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 1845 (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}, comme des contra-

ventions à la loi du 29 floréal an X ⁽¹⁾ qui régit la grande voirie en général.

En Belgique, l'arrêté royal du 3 mai 1833, 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 I^{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

(1) Conseil d'État, 15 décembre 1860, D. P., 61, 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° 50025, et 28 janvier 1878, même élargement.

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

C'est ce qui existe en France ⁽¹⁾.

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 premier de la loi de 1845 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'ébouler 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 8 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° 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° 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 distance 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

(1) Ce régime a été consacré par une interprétation différente des lois sur la matière et des principes administratifs. (Voir DALLOZ, *Voie par terre*, n° 1810, 59 et *Communes*, n° 887. Voir également l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845 qui a consacré cette interprétation.

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. 5) 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 1840, 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 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. »

(¹) DALLOZ, *Voirie par chemin de fer*, n° 201, 151, 152 ; *Voirie par terre*, n° 1575.

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 5 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 1857. »

Arr. 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 1859.

L'article 58 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 répa-

(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 (p. 75, 1.88). Au surplus, il n'y a nul doute que pareille prohibition rentre dans le domaine de la loi.

rations 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 inflam- »
 » mables, 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, 2 et 3 ou aux arrêtés d'autorisation rendus en vertu des articles 1 et 2 sera punie d'une amende de 16 à 200 francs. Les contrevenants seront, en outre, condamnés, sur la réquisition du ministère public, à supprimer, dans un délai à déterminer par le jugement, les plantations, bâtisses ou autres constructions et amas ou dépôts de pierres, les excavations, toitures ou dépôts illicitement établis.

» Passé ce délai, le jugement sera exécuté par l'administration aux frais du contrevenant; ce dernier sera contraint au remboursement 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, 2 et 3. »

Le mot actuellement dont se sert l'article a fait naître des doutes sur le point de savoir si la disposition 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. (Voir Cass. B., 9 février 1874, pp. 74, 159) ⁽¹⁾.

(1) La Cour de Bruxelles, par arrêt du 28 février 1862 (p. 62, 2, 259), avait jugé que les servitudes ne prenaient naissance qu'à partir de l'exploitation du railway.

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'État. » Il importe d'écartier 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 Ministre de la Justice,

JULES LE JEUNE.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDENPEEREBOOM.



PROJET DE LOI.

 **Léopold II,****ROI DES BELGES,***À tous présents et à venir, Salus.*

Sur la proposition de Nos Ministres de la Justice et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres de la Justice et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes présenteront, en Notre Nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

TITRE PREMIER.

**MESURES RELATIVES A LA CONSERVATION DES CHEMINS DE FER ET
A LA SÛRETÉ DE LEUR EXPLOITATION.**

ARTICLE PREMIER.

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.

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.

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.

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 ayant plus de 2^m,50 de hauteur.

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, 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.

ART. 5.

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 300 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 1857.

ART. 6.

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 en 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.

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.

Le Gouvernement pourra, lorsque la sécurité 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 légalement établis dans les zones déterminées par les articles 2, 3, 5 et 6.

ART. 9.

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.

TITRE DEUXIÈME.**DES OFFICIERS ET DES AGENTS DE LA POLICE DES CHEMINS DE FER.****ART. 10.**

Le Gouvernement pourra conférer à certains agents des administrations des chemins de fer, les fonctions, soit de gardes-voyers, soit d'inspecteurs de police, soit d'inspecteurs en chef de police.

Les arrêtés 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, 3 et 6 de la présente loi, tous les délits et contraventions en matière de voirie et toutes les infractions aux lois et règlements concernant les chemins de fer, leur exploitation et leur police.

ART. 13.

Ils affirmeront, dans les trois jours, leurs procès-verbaux par devant le juge de paix ou l'un de ses suppléants, ou par devant le bourgmestre ou l'un des 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.

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 par qui sera rempli le ministère public près le tribunal de police, ou au procureur du Roi, suivant qu'il s'agisse d'une simple contravention, ou d'un délit entraînant une peine correctionnelle.

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 exercent les fonctions des officiers de police auxiliaire du procureur du Roi, dans toute l'étendue des chemins de fer de l'État, des stations et de leurs dépendances, et extérieurement au chemin de fer, dans un rayon de 500 mètres.

Ils auront, pour les recherches des crimes et délits commis dans toute l'étendue des chemins de fer, des stations et de leurs dépendances, 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.

Donné à Laeken, le 3 juin 1889.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de la Justice,

JULES LE JEUNE.

Le Ministre des Chemins de fer,

Postes et Télégraphes,

J. VANDENPEEREBOOM.
