

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 NOVEMBRE 1892.

PROJET DE LOI SUR LA POLICE DES CHEMINS DE FER VICINAUX.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Si, comme le proclamait l'Exposé des motifs de la loi du 25 juillet 1891, qui a révisé celle du 15 avril 1843 sur la police des grands chemins de fer, « 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 », ce même principe doit certainement, à plus forte raison encore, être la pensée fondamentale et dominante de la loi destinée à assurer la conservation de la voie et la sécurité des trains sur les chemins de fer vicinaux.

On peut, dans ces derniers chemins de fer, distinguer deux cas :

Le premier, de beaucoup le plus général, est celui où les rails sont établis sur des voies publiques préexistantes et continuant à servir à la circulation ordinaire malgré la présence du chemin de fer vicinal;

Le second, assez exceptionnel, est celui où le chemin de fer vicinal est établi sur siège spécial, en dehors des voies publiques, ce qui n'arrive généralement que sur des longueurs relativement faibles, quand on veut éviter des coudes trop brusques ou dans d'autres circonstances analogues.

Voici, au surplus, les chiffres de répartition des lignes vicinales concédées à ce jour :

1° sur les routes et chemins	887 kilomètres,
2° sur siège spécial	237 —

Pour les sections de lignes vicinales établies sur des voies publiques, le chemin de fer est déjà protégé, dans une certaine mesure, par la protection même que les lois existantes assurent à ces voies.

Il n'en est pas de même pour les sections de lignes vicinales établies sur siège spécial, en dehors des voies publiques : aussi est-ce pour ces sections que de nouvelles mesures de protection s'imposent surtout.

C'est dans cet esprit, Messieurs, qu'a été conçu le projet de loi sur la police des chemins de fer vicinaux, que, d'après les ordres du Roi, le Gouvernement a l'honneur de soumettre à la Législature, conformément d'ailleurs à l'engagement qu'il a pris lors de la discussion de la loi prémentionnée du 25 juillet 1891.

L'article 1^{er} proclame que les sections de chemins de fer vicinaux établies sur siège spécial sont de grande voirie. Il proclame également que, lorsque des voies publiques dépendant du domaine provincial ou communal sont empruntées par un chemin de fer vicinal, il ne peut y être effectué de travaux qui seraient de nature à en modifier les profils en long ou en travers, même temporairement, avant qu'ils aient été autorisés par le Gouvernement, la société concessionnaire du chemin de fer vicinal entendue, et sans préjudice de l'application, s'il y a lieu, des prescriptions de la loi communale, des lois du 10 avril 1841 ou du 1^{er} février 1844 et des règlements généraux, provinciaux ou locaux concernant la voirie.

Les autres articles du projet de loi soumis à vos délibérations ne sont qu'une adaptation, aux chemins de fer vicinaux, des principes édictés, pour les grands chemins de fer, par le titre 1^{er} de la loi précitée du 25 juillet 1891, en vue d'assurer la conservation des chemins de fer et la sûreté de leur exploitation, adaptation ayant constamment pour effet soit d'atténuer les servitudes en elles-mêmes, soit de ne les appliquer qu'à certaines sections des lignes vicinales.

Les articles 2 et 3 visent toutes les lignes vicinales sur toute leur étendue. L'article 2 a pour but d'empêcher que l'on ne bâtit ou que l'on ne forme des dépôts, tellement près des chemins de fer que l'exploitation en devienne dangereuse, voire même impossible. L'article 3 rend applicables, aux lignes vicinales en général, les dispositions des articles 6, 8 et 9 de la loi du 25 juillet 1891.

L'article 4 ne vise que les seules sections établies sur siège spécial, en dehors des voies publiques ; il rend applicables à ces sections les dispositions des articles 4 et 5 de la loi du 25 juillet 1891.

Enfin, l'article 5, édictant les pénalités, reproduit presque textuellement les dispositions de l'article 7 de la loi du 25 juillet 1891.

Le Ministre de la Justice,

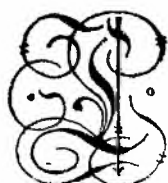
JULES LE JEUNE.

*Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie
et des Travaux publics,*

LÉON DE BRUYN.



PROJET DE LOI.

 Léopold II,

ROI DES BELGES,

De tous présents et à veun, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres de la Justice et de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres de la Justice et de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics présenteront, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

Mesures relatives à la conservation des chemins de fer vicinaux et à la sûreté de leur exploitation.

ARTICLE PREMIER.

Les sections de chemins de fer vicinaux établies sur siège spécial sont de grande voirie.

Lorsque des voies publiques dépendant du domaine provincial ou communal sont empruntées par un chemin de fer vicinal, il ne peut y être effectué de travaux qui seraient de nature à en modifier les profils en long ou en travers, même temporairement, avant qu'ils aient été autorisés par le Gouvernement, la société concessionnaire du chemin de fer vicinal entendue, et sans préjudice de l'application, s'il y a lieu, des prescriptions de la loi communale, des lois du 10 avril 1841 ou du 1^{er} février 1844, et des règlements généraux, provinciaux ou locaux concernant la voirie.

ART. 2.

Il est interdit d'ériger, sans autorisation du Gouvernement, à moins de 2 mètres du rail le plus voisin, des constructions ou bâtisses dont la hauteur dépasse le niveau des rails. La

distance est portée à 2^m,50 à l'intérieur des courbes de 100 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 rail le plus voisin 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 l'arête supérieure du déblai.

ART. 3.

Sont applicables aux chemins de fer vicinaux les dispositions des articles 6, 8 et 9 de la loi du 25 juillet 1891 sur la police des chemins de fer.

ART. 4.

Sont, en outre, applicables aux sections de lignes vicinales établies sur siège spécial, en dehors des voies publiques, les dispositions des articles 4 et 5 de la loi prémentionnée du 25 juillet 1891, le mot franc-bord étant d'ailleurs défini comme il est dit aux troisième et quatrième alinéas de l'article 2 de la susdite loi.

ART. 5.

Toute infraction aux dispositions qui précèdent, ainsi qu'aux autorisations accordées en vertu de ces dispositions, 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 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.

Donné à Ostende, le 17 octobre 1892.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de la Justice,

JULES LE JEUNE.

*Le Ministre de l'Agriculture,
de l'Industrie et des Travaux publics,*

LÉON DE BRUYN.