

1

(N^o 356.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 19 MAI 1842.

RAPPORT fait par M. DE GARCIA, au nom de la section centrale (1) chargée de l'examen du projet de loi présenté par le gouvernement sur la police de la grande et de la petite voirie.

MESSIEURS,

La section centrale m'a chargé de vous présenter le résultat de ses délibérations sur le projet de loi présenté par le gouvernement, dans la séance du 25 novembre 1841.

Ce projet a pour objet d'attribuer aux tribunaux de justice répressive, le droit de prononcer la réparation en matière de voirie, sans exiger la présence et l'intervention d'une partie civile.

L'exposé des motifs de ce projet nous apprend qu'une commission est chargée de préparer la révision des dispositions en vigueur sur la grande voirie et la voirie urbaine. Mais, comme il faudra un temps assez long pour exécuter ce travail, le gouvernement, d'après les réclamations des administrations d'un grand nombre de localités, a pensé qu'il y avait lieu dès maintenant d'étendre à la grande voirie et à la voirie urbaine les principes consacrés par l'art. 33 de la loi du 10 avril 1841, sur les chemins vicinaux.

En conséquence, le gouvernement propose de conférer aux tribunaux *en cas de contravention aux lois et règlements sur la voirie et les bâtisses*, l'attribution de condamner *d'office* les contrevenants à rétablir les lieux dans leur état primitif, et pour le cas où il s'élèverait une question préjudicielle, de fixer le délai dans lequel l'action civile devra être intentée.

Le projet de loi a été renvoyé à l'examen des sections.

La 1^{re} et la 2^e ont adopté le principe et l'opportunité du projet.

(1) La section centrale était composée de MM. FALLON, *président*, MOREL-DANHEEL, HUVENERS-RAIKEN, THIEPONT, DE VILLEGAS, et DE GARCIA, *rapporteur*.

La 3^e section a manifesté le désir que les dispositions sur la révision des lois en matière de voirie, dont il est fait mention dans l'exposé des motifs, soient bientôt présentées à la législature, afin qu'on puisse s'en occuper simultanément avec le projet actuel. Du reste, elle ne pense pas qu'il y ait lieu de conférer au juge le droit de condamner d'office à la réparation de la contravention ; mais que toutefois il convient d'examiner si la poursuite d'office pour cette réparation doit être confiée au ministère public ou à tel autre fonctionnaire à désigner. Cette section émet l'avis qu'il y a lieu de faire une distinction entre le cas où un particulier bâtit sur son propre terrain, et celui où il empiète sur la voie publique. Elle désire qu'une disposition législative détermine, d'une manière précise, les limites à apporter au droit de chaque citoyen, de bâtir sur son fonds, droit qui dérive de la propriété même. Jusqu'à ce que ce droit soit législativement réglé, la section pense que les poursuites d'office pour la réparation de la contravention ne doivent être exercées que pour les anticipations sur la voie publique, ou pour l'usage illégal qui aurait été fait de cette voie.

La 4^e section a fait quelques observations de détail, dont il sera rendu compte ultérieurement.

La 5^e section, en délibérant sur l'ensemble du projet, a fait remarquer 1^o qu'il est exorbitant d'obliger les tribunaux à prononcer d'office des condamnations ; qu'il faut donc qu'il y ait réquisition d'une partie ayant intérêt à demander les réparations civiles ; tout ce que devrait porter le projet, pour satisfaire aux motifs exposés, serait, si cela ne présentait point d'inconvénient plus grave que celui que l'on veut prévenir, d'autoriser le ministère public à requérir les réparations pour la commune ou pour l'État : de cette manière les tribunaux seraient saisis de la demande et pourraient y faire droit ; 2^o que la portée de la loi, telle qu'elle est rédigée, pourrait être de donner une sanction à tous les règlements existants, malgré qu'il y en ait d'illégaux, ou même qui n'ont jamais été publiés en Belgique : sous ce rapport, il conviendrait d'attendre, pour porter une disposition qui accorde une sanction, que la législation ait été révisée.

Par suite, la 5^e section admet que le ministère public pourra requérir les réparations dans l'intérêt des communes urbaines, ainsi que dans l'intérêt de l'État, en ce qui concerne la grande voirie. Et, quant à la portée que l'on croit que pourrait avoir le projet, de donner une sanction à des règlements qui n'en ont pas jusqu'ici, elle admet l'ajournement jusqu'après l'examen des lois et règlements sur la matière.

La 6^e section fait observer que le projet de loi, dans son ensemble, présente deux grands inconvénients. Le premier, c'est de paraître vouloir donner force de loi à tous les règlements. Le second, c'est de dire que tous les tribunaux pourront d'office prononcer certaines condamnations, sans désigner, en aucune manière, sur les réquisitions de quels magistrats ou de quels fonctionnaires les condamnations seront prononcées.

Le projet de loi se trouvant ensuite soumis à l'examen de la section centrale, celle-ci a adressé à M. le ministre de l'intérieur des demandes tendantes à connaître à quelle époque la Chambre pourrait être saisie d'un projet de révi-

sion des lois et règlements en matière de voirie, et à savoir à quels cas spéciaux les mesures proposées recevraient leur application.

Il résulte de la réponse de M. le ministre, que l'étendue du travail d'une révision générale, en matière de voirie, ne permet pas de préciser l'époque où il pourra être achevé; mais que rien ne fait obstacle à ce qu'on s'occupe d'un projet spécial; que la mesure qui fait l'objet du projet a un intérêt non douteux d'actualité; que son but exclusif est de mettre un terme aux obstacles que les administrations communales rencontrent, lorsqu'elles veulent tenir la main à l'exécution des plans généraux et partiels d'alignement, et des plans de bâtisse, arrêtés par l'autorité compétente.

En même temps, M. le ministre a communiqué à la section centrale divers rapports des administrations communales des principales villes et des députations permanentes des conseils provinciaux (1).

Outre que le mode de poursuite proposé par le gouvernement est généralement réclamé dans ces rapports, on demande, dans certains d'entr'eux, des dispositions qui consisteraient, 1^o à soumettre à la surveillance de l'autorité locale toutes les ruelles, cours et allées qui forment des propriétés particulières et dans lesquelles les propriétaires font construire de petites habitations; 2^o à maintenir les dispositions de l'art. 50 de la loi du 16 septembre 1807.

Des dispositions semblables ne se rattachent pas seulement au mode de poursuite, qui fait l'objet de la loi présentée; mais elles tendent à faire consacrer des règles en matière de voirie. La section centrale a donc cru devoir s'occuper en premier lieu des deux observations ci-dessus.

Dans ses délibérations, elle s'est attachée à concilier les mesures que peut réclamer une bonne police, avec le respect dû au droit de propriété.

1^o Elle a particulièrement remarqué le fait signalé que, dans certaines localités, on construit des maisons basses et humides dans des propriétés particulières, en ne ménageant qu'une ruelle sale et étroite. Ces constructions, dont le résultat est de rendre l'action de la police à peu près nulle, inspirent des craintes sérieuses pour le cas où une maladie contagieuse ou épidémique viendrait affliger les villes où elles sont établies.

La section centrale a pensé que les chemins qui seraient établis à travers des propriétés particulières, d'où ils aboutiraient à la voie publique, ne devaient pas, dans les villes et les parties agglomérées des communes rurales, échapper à l'action de la police. Ce n'est pas, dans ce cas, priver un citoyen de son droit de propriété; c'est uniquement l'empêcher d'en faire un usage qui pourrait devenir contraire au repos public et à la salubrité des villes et des populations agglomérées. Une autorisation devient donc nécessaire. Cependant, si elle était refusée sans motifs fondés, un recours serait ouvert à celui qui demanderait une telle autorisation.

(1) M. le ministre y a joint une analyse qui se trouve à la suite du présent rapport.

2^o La section centrale a cru devoir examiner si la disposition de l'art. 50 de la loi du 16 septembre 1807, était encore en vigueur.

Pour apprécier cette question, nous croyons devoir rappeler les diverses dispositions qui peuvent s'y rattacher.

Dans l'ancienne France, un édit du mois de décembre 1607, en matière de voirie urbaine, avait défendu de faire les constructions y désignées, *sans le congé et alignement du grand voyer*; et, pour le cas où l'on aurait contrevenu auxdits alignements, l'édit ordonne que *la besogne mal plantée sera abattue*, et que les contrevenants seront *condamnés à telle amende que de raison*.

La déclaration du 16 juin 1693 renouvela ces défenses, à peine de 20 livres d'amende contre les contrevenants.

L'arrêt du conseil d'État du 27 février 1765 contient, pour la grande voirie, des dispositions analogues. Il défend de faire des constructions, etc., le long et joignant les routes royales, sans avoir obtenu les alignements et permissions des trésoriers de France, *à peine de démolition desdits ouvrages, confiscation des matériaux* et de 300 livres d'amende.

Ces édits étaient l'œuvre d'un pouvoir absolu. C'était à un tel point que, sous ce régime, les propriétaires n'avaient droit à aucune indemnité pour le terrain qu'ils livraient à la voie publique en exécution de l'alignement.

Le droit de donner les alignements fut ensuite conféré aux autorités qui vinrent remplacer celles préexistantes. C'est ainsi que, dans la loi du 7-14 octobre 1790, il fut statué que l'administration en matière de grande voirie comprend l'alignement des rues des villes, bourgs et villages, qui servent de grandes routes.

D'un autre côté, l'art. 29 de la loi du 19-22 juillet 1791, confirma provisoirement les règlements subsistants touchant la voirie, ainsi que ceux existants à l'égard de la construction des bâtiments et relatifs à leur solidité et sûreté.

Ces deux lois ont été publiées dans les neuf départements réunis, en vertu des arrêtés des représentants du peuple des 19 et 24 frimaire an IV; mais les anciens édits en vigueur en France n'y ont pas été publiés.

Pendant les constitutions qui furent promulguées après les deux lois que nous venons de mentionner, garantirent l'inviolabilité des propriétés, elles exigèrent une juste et préalable indemnité pour celles dont la nécessité publique légalement constatée exigerait le sacrifice (tit. 1^{er} de la Constitution de septembre 1791; art. 19 de la Constitution du 24 juin 1793; art. 358 de la Constitution du 5 fructidor an III).

Cette dernière Constitution fut remplacée par celle du 22 frimaire an VIII, qui est muette sur cet objet.

Mais le droit de propriété trouva sa garantie dans l'art. 545 du code civil, ainsi conçu : « Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour » cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité. »

Survint ensuite la loi du 16 septembre 1807. D'après cette loi, l'expropria-

tion pour cause d'utilité publique entrain dans les attributions de l'autorité administrative, ainsi que le règlement de l'indemnité. L'art. 50 de cette même loi, qui fait le sujet de la discussion dont nous nous occupons en ce moment, est ainsi conçu : « Lorsqu'un propriétaire fait volontairement démolir sa maison, » lorsqu'il est forcé à la démolir pour cause de vétusté, il n'a droit à indemnité » que pour la valeur du terrain délaissé, si l'alignement qui lui est donné par l'autorité compétente le force à reculer sa construction. »

Cette disposition contient une dérogation à l'art. 545 du code civil. L'art. 50 de la loi du 16 septembre 1807 n'accorde d'indemnité que pour la valeur du terrain *délaissé*. Donc l'indemnité n'était pas *préalable*; cette loi n'a égard qu'à *la valeur de ce terrain*. Il peut cependant avoir une plus grande valeur, eu égard au restant de l'édifice. Donc l'indemnité n'était pas *juste*.

Ensuite la loi du 8 mars 1810 vint établir en principe que l'expropriation pour cause d'utilité publique s'opère par l'autorité de la justice, et le règlement de l'indemnité fut dévolu aux tribunaux.

L'art. 20 de cette loi dispose : « Tout propriétaire dépossédé sera indemnisé » conformément à l'art. 545 du code civil » d'où l'on a conclu que l'indemnité ne devait plus être restreinte dans les limites de l'art. 50 de la loi du 16 septembre 1807, mais qu'on devait, pour la fixer, avoir égard aux avantages dont le propriétaire se trouvait privé.

Enfin l'art. 11 de la Constitution a donné au droit de propriété une garantie pleine et entière. Il porte : « Nul ne peut être privé de sa propriété que pour » cause d'utilité publique, dans les cas et de la manière établie par la loi, et » moyennant une juste et préalable indemnité. »

Cette disposition constitutionnelle ajoute même à l'art. 545 du code civil; elle prescrit, ce que ne portait pas celui-ci, que la loi détermine les cas où l'on pourra priver quelqu'un de sa propriété, et qu'elle règle la manière dont il pourra en être privé. A cet égard tout doit donc être réglé par le pouvoir législatif. L'art. 11 de la Constitution veut, en outre, comme l'art. 545 du code civil, que l'indemnité soit *juste et préalable*.

Ainsi l'art. 50 de la loi du 16 septembre 1807 se trouve abrogé et par l'art. 20 de la loi du 8 mars 1810, et par l'art. 11 de la Constitution. Et cette abrogation a été proclamée par une jurisprudence constante. (Arrêts de la cour d'appel de Liège du 27 février 1837, de la cour de cassation du 10 janvier 1838, de la cour d'appel de Bruxelles, du 18 avril 1840).

En présence de l'art. 11 de la Constitution, il n'est donc pas possible de maintenir la disposition de l'art. 50 de la loi du 16 septembre 1807; et c'est ce que paraît avoir bien reconnu l'administration communale de Tournay, lorsqu'elle énonce dans sa lettre du 6 septembre 1839 : « L'art. 50 de cette loi a statué » que le propriétaire n'avait droit à indemnité que pour la valeur du terrain » délaissé à la voie publique; c'était une disposition restrictive de l'art. 545 du » code civil, vu que nous considérons les cessions de terrain à la voie publique » comme de véritables expropriations pour cause d'utilité publique; et l'art. 11 » de la Constitution semble avoir rétabli en principe, sans distinction ni restric-

» tion, la préalable indemnité dans les divers cas de dépossesion. En admettant
» ce principe, il fait reconnaître qu'il y a encore là quelque chose à faire. »

Mais, dans ce qui peut être fait à cet égard, il faut respecter le principe constitutionnel : et la section centrale a pris ce principe pour point de départ.

Dès que des travaux d'utilité publique sont dommageables à une propriété privée, le propriétaire doit être indemnisé. Ce principe lui-même est fondé sur l'obligation de répartir également les charges publiques; d'où il résulte que tout sacrifice, exigé dans l'intérêt de tous, doit être supporté proportionnellement par tous.

Donc, lorsque l'élargissement d'une rue nécessite la réunion d'une propriété privée à la voie publique, le propriétaire doit être préalablement indemnisé. Autrement on ne peut l'empêcher de maintenir sa propriété et d'user des droits qui en dérivent. Ce serait alors l'en priver sans indemnité préalable.

Car quel est l'effet d'un plan d'alignement après qu'il est dûment approuvé par l'autorité compétente, lorsqu'il y a lieu à recul? C'est de réunir à la voie publique un terrain qui forme une propriété privée. Le plan d'alignement a donc pour résultat dans son exécution de priver un citoyen de sa propriété; et l'art. 11 de la Constitution est nécessairement applicable.

Il est vrai qu'aux termes de l'art. 90 de la loi communale du 30 mars 1836, « le collège des bourgmestre et échevins est chargé : 1^o, etc., etc.;

» 7^o Des alignements de la grande et petite voirie, en se conformant, lors
» qu'il en existe, aux plans généraux adoptés par l'autorité supérieure et sauf
» recours à cette autorité et aux tribunaux, s'il y a lieu, par les personnes qui
» se croiraient lésées par les décisions de l'autorité communale. »

Le recours aux tribunaux est proclamé en principe par la loi communale. Il ne s'agit donc que de savoir quand il y a lieu à ce recours dans l'exécution des alignements.

L'opération administrative que l'on appelle *alignement* consiste dans la reconnaissance de la ligne séparative du terrain privé et du sol public de la rue. Elle a pour objet de protéger la voie publique contre les empiétements des riverains et de fixer les limites respectives; elle répond au bornage.

Lorsqu'on ne se plaint que de l'opération administrative, c'est devant l'autorité administrative supérieure que le recours est ouvert.

Mais, s'il y a contestation sur la propriété ou sur les droits qui en dérivent, c'est devant les tribunaux que le recours doit nécessairement avoir lieu. Car ces droits sont des droits civils, et, aux termes de l'art. 92 de la Constitution, « les contestations qui ont pour objet des droits civils sont exclusivement du
» ressort des tribunaux. »

Or, des contestations de cette nature peuvent se présenter dans deux cas; celui où la limite sera elle-même contestée, et ce sera le moins fréquent, et celui qui sera le plus ordinaire, où l'alignement, dont le plan sera dûment

approuvé, aura pour effet de forcer un propriétaire à reculer ses constructions, afin de réunir à la voie publique une partie de son terrain. Mais, dans ce dernier cas, le riverain est privé d'une partie de sa propriété; il a donc droit à *une juste et préalable indemnité*, aux termes de l'art. 11 de la Constitution. Le droit à une telle indemnité dérive de la propriété; il constitue donc un droit civil, et, par suite, la contestation qui a pour objet un tel droit est exclusivement du ressort des tribunaux.

Il y a donc également lieu, dans ce dernier cas, à l'intervention des tribunaux. Mais par qui l'action devra-t-elle être formée? Le terrain qu'on veut réunir à la voie publique n'en reste pas moins une propriété particulière. Seulement, le plan d'alignement, dûment approuvé, décide qu'il y a utilité publique à cette réunion. Le propriétaire est en possession de ce terrain. Or, il serait contraire aux principes les plus certains en droit, de contraindre le possesseur à intenter l'action. C'est à celui qui veut le déposséder à la former. C'est donc l'administration communale qui doit se constituer demanderesse.

Mais celle-ci peut avoir intérêt à déposséder le propriétaire dans l'état où se trouve sa propriété. Elle doit donc être avertie des constructions que celui-ci se propose de faire. Mais, pour y mettre obstacle, l'administration doit exproprier le terrain. Et les délais que la section centrale propose de fixer, lui ont paru suffisants pour obtenir les autorisations dont les communes ont besoin pour ester en jugement. Dans le cours d'un mois, le conseil communal peut délibérer s'il convient de procéder à l'expropriation; et, dans le mois suivant, la commune peut demander l'autorisation de la députation du conseil provincial.

Du reste, le propriétaire doit rester libre de faire des travaux de conservation. Car, empêcher un propriétaire de conserver son édifice, ce serait réellement l'en priver; or, c'est ce qui ne peut avoir lieu sans l'indemniser préalablement.

Et même en France, où l'on était régi par les édits de 1607 et de 1765, on avait reconnu que le propriétaire n'était pas absolument privé du droit de faire des réparations.

« De ce qu'une façade devra être reculée (est-il dit dans une lettre du » ministre de l'intérieur, du 13 février 1806), il n'en résulte pas qu'on ne peut » pas entretenir les parties supérieures; car, s'il en était ainsi, du moment où » le nouvel alignement serait arrêté, on pourrait interdire au propriétaire tout » entretien, même de la couverture établie sur cette façade; et cette doctrine » serait attentatoire à la propriété. » Et suivant un décret impérial du 22 juin 1811, on n'est tenu de se soumettre à l'alignement projeté que lorsqu'on touche aux fondations et au rez-de-chaussée.

Mais les édits de 1607 et de 1765 n'ont pas été publiés en Belgique. Il n'y existe donc aucune disposition législative qui interdise les travaux d'entretien et de conservation. Au contraire, il résulte du principe constitutionnel, que tout citoyen peut conserver la jouissance de sa propriété, tant qu'on ne la lui paie pas. Il n'y a pas d'exception pour les alignements, d'où résulte la conséquence que les réparations d'entretien et de conservation ne doivent pas être

interdites à l'égard des édifices atteints par ces mêmes alignements. Cet entretien est même une obligation pour le propriétaire ; et le défaut de l'accomplir peut entraîner une responsabilité à sa charge (art. 1386 du code civil).

Dans tous les cas, si le propriétaire croit avoir à se plaindre des opérations administratives, un recours lui est ouvert devant l'autorité supérieure.

Maintenant nous examinerons ce qui concerne la répression des contraventions en matière de voirie, et le mode de procéder à cet égard.

En cas de contravention, non-seulement il y a lieu à l'application de la peine, mais encore il peut s'agir de prononcer sur les réparations qui sont une conséquence de la contravention.

Quant aux réparations, il s'est élevé la question de savoir si le juge pouvait les prononcer sur la poursuite de l'action publique.

Le siège de la difficulté était dans le texte de l'art. 161 du code d'instruction criminelle, relatif aux tribunaux de simple police, et déclaré commun aux tribunaux correctionnels par l'art. 189 du même code. Voici ce texte : « Si le » prévenu est convaincu de contravention de police, le tribunal prononcera la » peine *et statuera par le même jugement sur les demandes en restitution et » en dommages-intérêts.* »

De cette disposition, on a conclu que ces demandes constituant des réparations civiles, il ne devait y être statué qu'autant qu'il y avait intervention d'une partie civile. C'est en ce sens que s'est fixée la jurisprudence en Belgique.

A la vérité, la jurisprudence de la cour de cassation de France est différente. Mais, dans ce royaume, on est régi par l'édit de 1607, qui ordonne la démolition, ou pour me servir de ses expressions, *que la besogne mal plantée sera abattue*. L'arrêt du conseil du 27 février 1765 portait également la peine de *démolition des ouvrages* et même la *confiscation des matériaux*. Ces peines accessoires pouvaient être assimilées à la confiscation que les tribunaux de police peuvent prononcer (art. 470 du code pénal). Mais ces édits n'ayant pas été publiés en Belgique, la démolition des ouvrages ne pouvait être considérée que comme une réparation civile ; et l'action de ce chef doit être exercée par la partie civile, suivant l'art. 1^{er} du code d'instruction criminelle.

Y a-t-il lieu de déroger à cette règle pour la réparation des contraventions en matière de voirie ?

M. le ministre de l'intérieur fait observer, dans l'exposé des motifs du projet de loi en discussion, que déjà il y a été dérogré par l'art. 33 de la loi du 10 avril 1841, sur les chemins vicinaux.

Néanmoins, il existe pour les chemins vicinaux un motif qui ne se rencontre pas toujours lorsqu'il s'agit de la voirie urbaine. Souvent la police de ces chemins intéresse plusieurs communes rurales ; celle que le chemin traverse à l'endroit où la contravention a été commise peut ne pas avoir un plus grand intérêt aux réparations que d'autres communes voisines. Tandis que les villes sont principalement intéressées à la réparation des contraventions commises sur les rues qui se trouvent dans leur territoire.

D'un autre côté, il est à remarquer qu'en n'exigeant pas l'intervention d'une partie civile pour qu'il soit prononcé sur la réparation en même temps que sur l'application de la peine, on place le prévenu dans une position plus défavorable.

En effet, si le prévenu est renvoyé de la poursuite, il n'obtiendra pas de dépens contre le ministère public, au lieu que la partie civile aurait dû les supporter et aurait même pu, suivant les circonstances, être condamnée à des dommages-intérêts envers le prévenu.

Mais, dans tous les cas, y avait-il lieu seulement d'autoriser le ministère public à requérir les réparations, ou bien, devait-on conférer au juge le droit de les prononcer d'office ?

Nous avons vu que les 3^e, 5^e et 6^e sections s'opposaient à ce que le juge pût prononcer d'office les réparations. Seulement, elles admettaient de ce chef une poursuite d'office de la part du ministère public.

Ce système paraîtrait devoir obtenir la préférence, sans l'autécédent posé par la loi du 10 avril 1841. Car, suivant l'observation fort judicieuse de la 5^e section, il est exorbitant d'obliger les tribunaux à prononcer d'office des condamnations ; il faut qu'il y ait réquisition d'une partie ayant intérêt à demander les réparations civiles.

Toutefois, il est à observer que le juge ne peut appliquer la peine qu'autant qu'il est saisi d'une poursuite, qui, lorsqu'il n'y a pas de partie civile, ne peut être exercée que par le ministère public. Les tribunaux de police ne peuvent condamner le prévenu à des réparations civiles, qu'autant qu'ils prononcent une peine contre lui. On peut donc considérer les réparations comme une conséquence de la peine. Et la crainte d'introduire une bigarrure dans la législation a fait adopter par la section centrale le principe posé dans l'art. 33 de la loi du 10 avril 1841.

Mais il se présentait une autre question, celle de savoir s'il y avait lieu de faire la distinction proposée par la 3^e section, entre le cas où un particulier bâtit sur son propre terrain, et celui où il empiète sur la voie publique, pour n'appliquer qu'au second cas la poursuite d'office.

Sans doute, le droit de propriété doit jouir de toute la garantie que lui assure l'art. 11 de la Constitution. Aussi, la loi sur les chemins vicinaux, prévoyant le cas où les plans généraux d'alignement et de délimitation de ces chemins donneront lieu à des *emprises à faire sur les riverains*, exige-t-elle, outre l'approbation royale pour l'expropriation, qu'on observe les prescriptions de la loi du 17 avril 1835 (art. 2 et 11 de la loi du 10 avril 1841). Il ne faut donc pas que le juge, en prononçant sur les réparations, puisse porter atteinte au droit de propriété.

Mais la 3^e section ne proposait de distinction que jusqu'à une disposition législative qui déterminât, d'une manière précise, les limites à apporter au droit de chaque citoyen, de bâtir sur son fonds. Or, par les dispositions dont on a parlé précédemment, la section centrale croit avoir satisfait au vœu de la 3^e section.

D'ailleurs, cette distinction, dont on ne peut méconnaître la justesse, pourra toujours être prise en considération par le juge ; car il ne prononce la réparation que *s'il y a lieu*. On conçoit que la réparation doit être rigoureusement ordonnée lorsqu'il y a usurpation de la voie publique ou un usage illégal de cette voie. Mais il n'en est pas de même lorsque le propriétaire a fait usage de son terrain, bien qu'en cela il n'ait pas observé toutes les prescriptions légales. Les mêmes motifs n'existent pas dans ce dernier cas, pour ordonner la démolition des ouvrages. S'il n'y a pas lieu d'élargir la voie publique, quelle serait l'utilité de la démolition ? S'il y a lieu à reculement, ce n'est pas toujours un motif pour l'ordonner. Seulement, si la contravention est judiciairement reconnue, le propriétaire ne pourra faire entrer dans le règlement de l'indemnité, en cas d'expropriation, la valeur des constructions ainsi faites ; car personne ne peut acquérir des droits par sa contravention. Mais il peut se faire qu'il n'y ait aucun préjudice à laisser subsister les constructions jusqu'à l'expropriation.

La réparation prononcée sans l'intervention de la partie civile, se lie intimement avec la peine appliquée. Celle-là est envisagée comme une conséquence nécessaire de celle-ci. Or, suivant l'art. 7 de la Constitution, *nulle peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu d'une loi*. Dès lors la réparation ne peut être prononcée qu'autant que la loi autorise l'application de la peine. Or les tribunaux ne doivent appliquer les arrêtés et règlements qu'autant qu'ils sont conformes aux lois (art. 107 de la Constitution). S'ils y sont conformes, ils reçoivent leur exécution en vertu de la loi même. S'ils n'y sont pas conformes, leur application doit être écartée comme étant illégale. La section centrale partageant l'avis des 5^e et 6^e sections, a voulu éviter de donner force obligatoire à des règlements qui ne porteraient pas la preuve de leur légalité. Elle a donc supprimé l'expression *règlements*. Il y a avantage dans cette suppression ; on ne pourra prétendre donner force obligatoire à des règlements illégaux ; il n'y a pas d'inconvénients, puisque la législation existante suffit pour assurer l'exécution des règlements conformes aux lois. Il suffisait, pour la compléter, que la réparation pût être prononcée sans l'intervention obligée d'une partie civile ; et c'est ce qui a été admis par la section centrale.

Il fallait, en outre, assurer l'exécution de la partie du jugement qui statue sur la réparation. C'est l'objet de l'art. 2 du projet du gouvernement.

La 4^e section a proposé la rédaction suivante : « Le jugement ou l'arrêt fixera » le délai dans lequel le contrevenant devra avoir effectué le rétablissement des » lieux dans leur état primitif. »

C'est sans doute en ce sens qu'a été conçu l'art. 2 du projet ; car, aux termes de l'art. 1^{er}, les contrevenants sont condamnés, s'il y a lieu, à rétablir les lieux dans leur état primitif ; c'est ce qui constitue et ce que comprend la réparation de la contravention.

Du jugement de condamnation résulte l'obligation, à la charge du contrevenant, de réparer la contravention. Et s'il n'y satisfait pas dans le délai fixé, la réparation doit s'effectuer par l'autorité administrative, aux frais du condamné. Si même l'urgence avait exigé des dépenses avant le jugement, la

condamnation qui s'est ensuivie, oblige le contrevenant à les rembourser, aussi bien que les dépenses postérieures.

Mais, en matière de voirie urbaine, les dépenses pour le rétablissement des lieux peuvent être, en certains cas, assez considérables. Les états de ces dépenses pourraient être exagérés. Le contrevenant ne peut néanmoins être obligé qu'au remboursement des dépenses légitimes. S'il y a contestation à cet égard, la section centrale a cru devoir admettre le recours au juge de référé.

Ces dépenses constituent une réparation civile ; et, à cet égard, les tribunaux de police ne connaissent pas de l'exécution de leurs jugements. Les contestations sur cette exécution rentrent dans la compétence des tribunaux civils. Le juge de référé peut être saisi des difficultés relatives à l'exécution d'un jugement (art. 806 du code de procédure civile). Le juge de référé pourra réduire provisoirement le montant de la dépense, si elle lui paraît excessive. Et, du reste, les recours de droit sont ouverts aux intéressés pour faire statuer définitivement.

Maintenant nous porterons notre attention sur un incident qui peut s'élever dans l'instance sur la poursuite de la contravention. L'existence de la contravention peut dépendre d'une question de propriété ou relative à quelque autre droit civil. Le tribunal de police ne peut connaître d'une telle question ; elle doit nécessairement être déferée à une autre juridiction. L'art. 3 du projet du gouvernement prévoit ce cas. Il s'élève alors une question préjudicielle. Le prévenu soutient qu'il n'a fait qu'user de son droit, il oppose la maxime : *Feci, sed jure feci*. Par exemple, il est poursuivi pour avoir empiété sur la voie publique ; et le prévenu prétend que le terrain qu'on lui reproche d'avoir usurpé, est sa propriété privée.

Dans ce cas, le juge de répression doit nécessairement surseoir à statuer sur la poursuite, jusqu'à ce qu'il ait été prononcé sur la question de propriété, sur le droit allégué par le prévenu. Mais par qui l'action à laquelle donne lieu la question préjudicielle, devra-t-elle être intentée.

On peut dire que celui qui propose une exception doit la justifier ; que, par suite, le prévenu qui excipe de son droit, doit le faire reconnaître par la juridiction compétente. Mais cela n'est pas toujours exact. Il peut arriver que la poursuite du chef d'une contravention ne soit elle-même qu'une tentative d'usurpation ; que, par erreur ou à dessein, on transforme en contravention un fait de possession légitime. Et peut-on obliger à intenter l'action, celui dont la possession justifie l'exception qu'il a proposée ?

Dans l'exactitude des principes, le possesseur ne devrait donc figurer que comme défendeur dans l'instance civile.

Ces principes n'ont pas été suivis par la loi du 10 avril 1841 ; cette loi, sans faire aucune distinction, oblige la partie qui a soulevé la question préjudicielle à se pourvoir devant le juge compétent dans un délai déterminé. Il est néanmoins à remarquer que, par là, cette partie n'est pas privée du droit de réclamer la possession. Elle peut donc intenter l'action *en complainte*, étant troublée dans sa possession par la poursuite répressive, ou l'action *en réintégration*,

si elle a été dépossédée par voie de fait. Ces actions lui sont ouvertes par l'art. 9 de la loi du 25 mars 1841. Et si elle est maintenue ou réintégrée dans sa possession, la contravention est, par cela même, écartée. Car le possesseur est réputé propriétaire; et il peut exercer tous les droits qui dérivent de la propriété.

La section centrale a cru devoir s'attacher à l'antécédent posé par l'art. 33 de la loi du 10 avril 1841. Et la circonstance que l'action possessoire peut être exercée est de nature à diminuer les inconvénients d'une telle disposition.

La 3^e section, en adoptant l'art. 3 du projet du gouvernement, a fait remarquer qu'il est bien entendu que, dans ce cas, c'est contre la partie intéressée, par exemple, la commune, que l'action civile sera intentée.

La section centrale a pensé qu'il ne pouvait pas exister de doute à cet égard. Cette partie est seule contradicteur légitime dans l'action civile; il ne peut en exister d'autre; car, en thèse générale, le ministère public ne peut agir au civil, par voie d'action; il n'a que le droit de réquisition.

D'après l'exposé des motifs du projet du gouvernement, les principes consacrés par l'art. 33 de la loi du 10 avril 1841 doivent s'étendre à la *grande voirie*, aussi bien qu'à la voirie urbaine.

A cette occasion, un membre de la section centrale a proposé d'appliquer spécialement les mesures dont il s'agit, aux contraventions prévues par l'arrêté du 29 février 1836 (1).

Le principal objet de cet arrêté, est d'assurer l'exécution des alignements à prescrire pour les constructions le long des grandes routes.

Or ces alignements rentrent dans les attributions de l'autorité administrative.

La loi du 6 septembre 1790 avait indiqué les attributions de l'autorité administrative et de l'autorité judiciaire dans son art. 6, ainsi conçu : « L'administration, en matière de grande voirie, appartiendra aux corps adminis-

(1) Voici le texte de l'arrêté du 29 février 1836.

Art. 1^{er}. Quiconque voudra construire, reconstruire, réparer ou améliorer des édifices, maisons, bâtiments, ponts, pontceaux, aqueducs, faire des plantations ou autres travaux quelconques, le long des grandes routes, soit dans les traverses des villes, bourgs ou villages, soit ailleurs, devra préalablement y être autorisé par la députation des États de la province, se conformer aux conditions et suivre l'alignement qui lui seront prescrits par ce collège, sauf les droits à une juste et préalable indemnité dans les cas où une partie de sa propriété devrait, par suite des nouveaux alignements adoptés, être incorporée à la voie publique.

Art. 2. Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées dans la forme ordinaire et réprimées conformément à la loi du 6 mars 1818, indépendamment des mesures qui pourront être prises pour faire effectuer la démolition des maisons, bâtiments, murs, etc., construits, reconstruits, réparés ou améliorés, ou l'enlèvement des plantations faites sans autorisation préalable.

» traitifs, et de la police de conservation, tant pour les grandes routes que pour
 » les chemins vicinaux, aux juges de district. »

Et la loi du 14 octobre de la même année avait disposé : « L'administration
 » en matière de grande voirie attribuée aux corps administratifs, par la loi
 » du 6 septembre dernier, comprend, dans toute l'étendue du territoire
 » français, l'alignement des rues des villes, bourgs et villages qui servent de
 » grandes routes. »

Ensuite, la loi du 29 floréal an X (19 mai 1802), statua que les contraven-
 tions en matière de grande voirie seraient constatées, poursuivies et réprimées
 par voie administrative.

En vertu de cette loi, la police de conservation des routes n'appartint plus
 aux tribunaux. Le conseil de préfecture prononçait sur les amendes encourues
 par les contrevenants, comme sur les indemnités, restitutions et réparations
 auxquelles les contraventions pouvaient donner lieu. Lorsque ces contraven-
 tions de voirie constituaient un délit soumis à la peine corporelle d'emprison-
 nement, cela n'empêchait pas l'autorité administrative de reconnaître de la
 contravention; elle n'en devait pas moins prononcer alors les dispositions qui
 étaient de sa compétence, c'est-à-dire en ce qui concerne la peine pécuniaire,
 sauf à renvoyer le contrevenant ou délinquant devant le tribunal correctionnel,
 pour l'application de la peine corporelle.

Cet état de choses a subsisté jusqu'à la mise en vigueur de la constitution.
 mais, par un arrêt du 29 mars 1833, la cour de cassation a décidé que les
 attributions de l'autorité administrative, en matière de grande voirie, avaient
 cessé d'exister en vertu de la loi constitutionnelle.

Par suite, nous en sommes revenus au principe de la législation de 1790.

Et l'arrêté royal du 29 février 1836 a eu pour objet d'assurer l'action de
 l'autorité administrative, en même temps qu'il laissait entières les attributions
 de la justice répressive.

Cet arrêté proclame le respect dû au droit de propriété. Car, s'il prescrit
 à l'auteur des constructions de suivre l'alignement, c'est *sauf les droits à une
 juste et préalable indemnité dans le cas où une partie de sa propriété devrait,
 par suite des nouveaux alignements adoptés, être incorporée à la voie publique.*

Ainsi, dans ce cas, l'administration ne peut faire exécuter le nouvel aligne-
 ment, sans avoir préalablement indemnisé le propriétaire. Et ce n'est là que
 l'exécution d'un principe constitutionnel.

Au moyen de cette précaution, la section centrale a pensé qu'on pouvait
 appliquer aux contraventions à l'arrêté du 29 février 1836, les mesures
 proposées pour les autres contraventions en matière de voirie.

Il est, en outre, à remarquer que les attributions respectives des l'autorité
 administrative et de l'autorité judiciaire étant changées, il a dû s'élever quel-
 ques difficultés sur le mode de poursuite et de répression des contraventions
 en matière de grande voirie, en l'absence de dispositions législatives pour
 régler le nouveau principe adopté. Et il ne serait pas nécessaire d'attendre une

révision générale pour tracer ces règles. Peut-être pourrait-on conférer à l'administration des ponts et chaussées des attributions analogues à celles de l'administration forestière, en matière de délits forestiers, et donner à la première la poursuite pour la répression et la réparation des contraventions, en matière de grande voirie. En tous cas, il ne paraît pas qu'on doive, dans cette matière, exiger l'intervention d'une partie civile pour prononcer sur la réparation. Les motifs développés ci-dessus s'y appliquent également.

Il nous reste à examiner l'observation de la 4^e section, qui a demandé « s'il ne conviendrait pas d'indiquer, dans la loi, la distance, à partir de l'axe » de la route, à laquelle on pourra faire des plantations, sans être tenu » de demander l'autorisation, attendu que l'arrêté du 29 février 1836 est muet » à cet égard. »

Si l'art. 671 du code civil était applicable, on y trouverait des règles sur cet objet. Il dispose : « Il n'est permis de planter des arbres de haute tige qu'à » la distance prescrite par les règlements particuliers actuellement existants, » ou par les usages constants et reconnus ; et, à défaut de règlements et usages, » qu'à la distance de deux mètres de la ligne séparative des deux héritages pour » les arbres à haute tige, et à la distance d'un demi-mètre pour les autres » arbres et haies vives. »

Mais il résulte des art. 651 et 652 du même code, que l'art. 671 ne règle la distance que pour le cas où deux héritages, formant des propriétés particulières, sont contigus. C'est une obligation à laquelle il assujettit les deux propriétaires. Par suite, ce même art. 671 n'est pas applicable aux grandes routes, qui, aux termes de l'art. 538, *ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, et sont considérées comme des dépendances du domaine public.*

On apercevra aisément les conséquences funestes qui résulteraient de l'application de l'art. 671 du code civil aux héritages riverains des grandes routes ; c'est qu'on ne pourrait faire des plantations sur ces routes sans observer la distance prescrite entre la route et la propriété riveraine ; ce qui serait un obstacle à des plantations dont l'utilité a été généralement reconnue. Car, aux termes de l'art. 1^{er} de la loi du 9 ventôse an XIII (28 février 1805), les grandes routes doivent être plantées, lorsqu'elles sont susceptibles de l'être. Et la même disposition se retrouve dans l'art. 88 du décret du 16 décembre 1811. Mais il résulte de cette même loi et de ce même décret que les propriétaires riverains doivent obtenir l'autorisation de l'autorité administrative, et qu'ils doivent suivre l'alignement tracé par celle-ci.

Si l'art. 671 du code civil ne s'applique pas aux plantations faites sur les grandes routes, doit-il au moins recevoir son application au propriétaire riverain qui veut faire des plantations sur son héritage ? Il ne le paraît pas, d'après l'observation ci-dessus, que cet article ne dispose qu'à l'égard des particuliers. Nous ajouterons qu'une loi postérieure au code civil, (ce code a été publié en l'an XII-1804) la loi du 9 ventôse an XIII (28 février 1805), a déterminé la distance à observer, lorsque le propriétaire riverain d'une grande route voulait planter sans autorisation. L'art. 5 de cette loi est ainsi conçu :

« Dans les grandes routes, dont la largeur ne permettra pas de planter sur
» le terrain appartenant à l'État, lorsque le particulier riverain voudra planter
» des arbres sur son propre terrain, à moins de six mètres de distance de la
» route, il sera tenu de demander et d'obtenir l'alignement à suivre, de la pré-
» fecture du département; dans ce cas, le propriétaire n'aura besoin d'aucune
» autorisation particulière pour disposer entièrement des arbres qu'il aura
» plantés. »

Ainsi, lorsqu'un particulier riverain d'une grande route veut planter des arbres sur son propre terrain, il doit observer une distance de six mètres au moins; et il doit obtenir l'alignement à suivre, s'il veut les planter *à moins de six mètres de distance de la route*; distance triple de celle énoncé dans l'art. 671 du code civil.

Convient-il de maintenir la distance prescrite par l'art. 5 de la loi du 9 ventôse au XIII? La section centrale après avoir délibéré sur cette dernière question, a résolu à l'unanimité qu'il n'y avait pas lieu à changer la législation existante sur ce point.

En conséquence de ce qui précède, la section centrale a l'honneur de vous présenter le projets de loi dont la teneur suit :

Le rapporteur,
DE GARCIA DE LA VEGA.

Le président,
FALLON (ISIDORE).

PROJETS DE LOI.

Projet du gouvernement.

Léopold, etc.

Projet de la section centrale.

Léopold, etc.

Ayant pris en considération qu'en attendant que la révision des lois sur la grande voirie et la voirie urbaine, fasse cesser la plupart des difficultés auxquelles donne lieu leur application dans l'état actuel de la législation, il convient néanmoins de prescrire quelques règles à cet égard ;

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété, et nous ordonnons ce qui suit :

TITRE PREMIER.

DE LA VOIRIE URBAINE OU PETITE VOIRIE.

§ 1^{er}.

Des rues établies sur le terrain des particuliers.

ARTICLE PREMIER.

Les rues, ruelles, passages et impasses établis à travers les propriétés particulières, et aboutissant à la voie publique, dans les villes ou dans les portions agglomérées de communes rurales de deux mille habitants et au-dessus, sont considérées comme faisant partie de la voirie urbaine.

ART. 2.

Ces voies de communication, quelle que soit leur destination, ne peuvent être ouvertes qu'après avoir obtenu l'autorisation de l'administration communale et conformément au plan adopté.

En cas de contravention, l'administration communale ordonnera la fermeture, et indiquera les travaux à faire à cette fin.

ART. 3.

Le contrevenant sera condamné à exécuter ces travaux dans le délai qui sera fixé par le jugement. Passé ce délai, il sera procédé ainsi qu'il sera dit ci-après, sans préjudice de l'amende encourue, dont il lui sera fait application.

§ 2.

Des constructions lorsqu'il y a lieu de réunir un terrain particulier à la voie publique.

ART. 4.

Dans les villes et dans les parties agglomérées des communes rurales mentionnées à l'art. 1^{er}, aucune construction ou reconstruction, ni aucun changement aux bâtiments existants, à l'exception des travaux de conservation et d'entretien, sur des terrains destinés à reculement en conformité des plans d'alignement dûment approuvés, ne peuvent être faits avant d'avoir obtenu l'autorisation de l'administration communale.

Il sera donné récépissé de la demande d'autorisation, et, s'il y a lieu, du dépôt du plan, par un membre de l'administration communale ou par le secrétaire.

ART. 5.

L'administration est tenue d'accorder ou de refuser l'autorisation dans le mois à dater de la réception de la demande.

ART. 6.

En cas de refus d'autorisation, l'administration communale intentera, avec assignation devant le tribunal compétent, l'action en expropriation de la partie destinée à reculement, en conformité des lois sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. L'exploit d'ajournement sera signifié dans le délai d'un mois, à dater de ce refus. Le jugement à intervenir fixera le délai dans lequel l'indemnité devra être acquittée, ou, s'il y a lieu, consignée.

ART 7.

A défaut par l'administration communale soit d'accorder ou de refuser l'auto-

risation, soit d'intenter l'action en expropriation dans les délais ci-dessus, soit d'acquitter ou de consigner l'indemnité dans le délai fixé par le jugement; le propriétaire rentrera, de plein droit, dans la libre disposition de la partie de sa propriété destinée au reculement; et il pourra y faire telles constructions qu'il trouvera convenir, sans être soumis à d'autres obligations que celles auxquelles sont assujettis les propriétaires non sujets au reculement.

§ 3.

Disposition commune aux deux paragraphes précédents.

ART. 8.

Lorsque l'administration refusera les autorisations prescrites par les dispositions qui précèdent, le propriétaire pourra exercer son recours à la députation du conseil provincial, et, s'il y a lieu, au gouvernement

§ 4.

De la poursuite, du jugement et de l'exécution.

ART. 9.

Les contraventions en matière de voirie urbaine ou petite voirie, seront poursuivies et jugées comme contravention de simple police.

ART. 10.

Outre la pénalité, le tribunal prononcera, s'il y a lieu, la réparation de la contravention, en condamnant les contrevenants à rétablir les lieux dans leur état primitif, soit par la démolition ou la destruction des travaux illégalement faits, soit par l'enlèvement des ouvrages illégalement exécutés, ou des matériaux illégalement déposés, ou des objets illégalement délaissés.

ART. 11.

Le jugement fixera le délai dans lequel la démolition ou l'enlèvement devront être effectués par le contrevenant.

Après l'expiration de ce délai, le juge-

ARTICLE PREMIER.

En cas de contravention aux lois et règlements sur la voirie et les bâtisses, les tribunaux condamneront d'office, s'il y a lieu, les contrevenants à rétablir les lieux dans leur état primitif, par la démolition ou la destruction des travaux illégalement faits, par l'enlèvement des ouvrages illégalement exécutés, ou des matériaux illégalement déposés, ou des objets illégalement délaissés.

ART. 2.

Le jugement ou l'arrêt fixera le délai endéans lequel la démolition ou l'enlèvement devront être faits par le contrevenant.

Passé ce délai, le jugement ou l'arrêt sera exécuté par l'administration, aux frais du contrevenant qui pourra être contraint au remboursement de la dépense, sur simple état dressé par l'autorité qui aura fait effectuer la démolition ou l'enlèvement. Le remboursement des dépenses, faites avant la condamnation, pour le rétablissement des lieux, sera ordonné et poursuivi de la même manière.

ART. 3.

En cas de renvoi à fin civile sur la question préjudicielle, la partie qui aura proposé l'exception, devra se pourvoir devant le juge compétent et justifier de ses diligences endéans le mois; sinon il sera passé outre à l'instruction et au jugement sur la contravention. Les affaires renvoyées à fin civile seront instruites et jugées comme affaires sommaires et urgentes.

Bruxelles, le 24 novembre 1841.

ment sera exécuté aux frais du contrevenant, qui pourra être contraint au remboursement de la dépense sur simple état dressé par l'autorité qui aura fait effectuer la démolition ou l'enlèvement. Le remboursement des dépenses faites avant la condamnation, pour le rétablissement des lieux, sera ordonnée et poursuivie de la même manière.

ART. 12.

S'il survient des difficultés relatives aux états de dépenses, il y a lieu au pourvoi en référé.

ART. 13.

Dans les cas de renvoi à fins civiles, sur la question préjudicielle, la partie qui aura proposé l'exception devra se pourvoir devant le juge compétent, et justifier de ses diligences dans le mois, sinon il sera passé outre à l'instruction et au jugement sur la contravention.

Les affaires renvoyées à fins civiles seront instruites et jugées comme affaires sommaires et urgentes.

TITRE II.

De la grande voirie.

ART. 14.

Les dispositions des art. 10, 11, 12 et 13 de la présente loi, sont communes aux contraventions en matière de grande voirie.

Les dispositions de ces mêmes articles sont spécialement applicables aux contraventions prévues par l'arrêté du 29 février 1836 (*Bulletin officiel* n°). Et néanmoins, lorsqu'une partie de la propriété riveraine devra, par suite des nouveaux alignements adoptés, être incorporée à la voie publique, les nouveaux alignements ne pourront être prescrits ni exécutés avant le paiement, ou, s'il y a lieu, la consignation de l'indemnité due au propriétaire.

Sommaire analytique des rapports des administrations communales des principales villes et des députations permanentes des conseils provinciaux.

ANVERS.

Administration communale.

Son opinion est partagée par le gouverneur.

Le gouverneur.

BRABANT.

Administration communale.

Le gouverneur se rallie à son avis.

Les dispositions actuellement existantes en matière de petite voirie, donnent lieu à de grands inconvénients. La nécessité d'une nouvelle loi, tant sur la grande que sur la petite voirie, se fait vivement sentir.

Les modifications principales à introduire dans la loi, consisteraient :

1° A soumettre à la surveillance de l'autorité locale toutes les ruelles, cours et allées qui forment des propriétés particulières et dans lesquelles les propriétaires font construire de petites habitations (1);

2° A faire poursuivre d'office, par le ministère public, les contraventions en matière de voirie, pour la répression desquelles les administrations locales doivent intervenir elles-mêmes devant les tribunaux;

3° A établir des pénalités plus fortes pour la répression des contraventions. — Remettre en vigueur les dispositions de la loi du 6 mars 1818.

L'adoption de plans généraux d'alignement ne paraît praticable que là où il s'agit d'ouvrir des rues nouvelles. Toutes les tentatives qui ont été faites pour réaliser cette mesure, sont restées sans succès. Toutefois, cette question sera soumise à l'examen de la députation permanente et de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Une nouvelle loi est vivement désirée. — Il conviendrait d'introduire dans les règlements de police communale, relatifs à la voirie urbaine, une disposition en vertu de laquelle les contrevenants seraient condamnés, outre l'amende, à la démolition des constructions faites sans autorisation et autrement que sur l'alignement tracé.

(1) Dans un rapport de l'administration communale de Bruges, transmis postérieurement par M. le ministre, il est parlé de cette foule de constructions chétives et malsaines que l'on élève dans tous les quartiers de la ville. Cette administration appelle plus particulièrement l'attention sur ces agglomérations de maisonnettes basses et humides que l'on construit, sans aucune autorisation quelconque, au milieu de certaines propriétés. La plupart de ces habitations, connues ici sous le nom de *forts*, sont bâties dans des jardins au milieu desquels l'on n'a ménagé qu'une ruelle sale et étroite, et où la circulation de l'air est rendue impossible. La même administration se plaint de ce que, dans ces quartiers, l'action de la police est, pour ainsi dire, nulle. Elle manifeste des craintes sérieuses pour le cas où une maladie contagieuse ou épidémique viendrait affliger la ville. Et elle réclame des mesures législatives à cet égard.

Il ne sera donné suite au plan général d'alignement dans la ville de Bruxelles, qu'après que le conseil communal et le collège des bourgmestre et échevins auront été définitivement constitués.

FLANDRE OCCIDENTALE.

Administration communale.

Le gouverneur se rallie à son avis.

FLANDRE ORIENTALE.

Administration communale.

Le gouverneur se rallie à son avis.

Le gouverneur.

HAINAUT.

Administration communale.

Le gouverneur se rallie à son avis.

Le gouverneur.

*L'administration communale de
Tournay.*

Une loi spéciale est indispensable, non-seulement pour la petite voirie, mais encore pour la grande voirie, et spécialement sur les constructions le long des grandes routes, des canaux et des rivières, les plantations, la largeur des chemins de halage, l'exécution des plans généraux d'alignement, etc.

Il conviendrait d'introduire dans la nouvelle loi, une disposition qui défendit, sous des peines très sévères, et surtout sous peine de démolition, l'établissement de nouvelles rues, ainsi que la construction de nouvelles maisons ou reconstructions de façades, sans une autorisation préalable de la députation.

Il serait d'un intérêt général que la police de la petite comme de la grande voirie fût uniformément réglée pour toutes les villes et communes, afin de prévenir cette diversité de décisions administratives et judiciaires qui ne peut que diminuer l'autorité des administrations communales.

Les administrations locales de la province ont été invitées à faire dresser des plans généraux d'alignement.

On sent généralement le besoin d'une loi spéciale en matière de petite voirie. Il importe de fixer d'une manière uniforme et définitive les attributions des administrations locales, les obligations des particuliers qui font des constructions, ainsi que le mode de poursuite à exercer contre les contrevenants aux dispositions de la loi.

Les administrations locales de la province ont été invitées à faire dresser des plans généraux d'alignement.

Une loi spéciale sur la petite voirie serait utile. Pour la répression des contraventions, il conviendrait de remettre en vigueur les dispositions de la loi du 6 mars 1818. Il conviendrait aussi d'interdire provisoirement la continuation de tout ouvrage quelconque non autorisé ou exécuté d'une manière contraire à la loi, et que cette interdiction fût prononcée tant contre les contrevenants que contre les maîtres constructeurs et les ouvriers qui les auraient exécutés.

LIÈGE.

Administration communale.

Son opinion est partagée par
le gouverneur.

Le gouverneur.

LIMBOURG.

Administration communale.

Son opinion est partagée par
le gouverneur.

LUXEMBOURG.

Administration communale.

Son opinion est partagée par
le gouverneur.

Dans l'état actuel de la législation en matière de petite voirie, les administrations communales n'ont pas en leur pouvoir des moyens suffisants pour faire exécuter les lois et les règlements sur les bâtisses. Une loi spéciale contenant des dispositions précises est indispensable pour dissiper toute incertitude et prévenir l'influence de décisions contradictoires sur la matière.

Il serait désirable que la nouvelle loi renfermât une disposition pour le maintien de l'art. 50 de la loi du 16 septembre 1807, en ce qui concerne l'indemnité à allouer pour abandon de terrain à la voie publique. L'abrogation de cette disposition entraînerait de graves conséquences pour l'État et pour les villes.

La formation des plans généraux d'alignement a été prescrite aux administrations communales.

Un loi spéciale destinée à réprimer les contraventions en matière de petite voirie est très désirable.

Les lacunes importantes que présente la législation actuelle peuvent donner lieu à de graves inconvénients.

Les administrations communales ont été invitées à faire dresser des plans généraux d'alignement.

Une nouvelle loi en matière de voirie vicinale et de grande voirie, et surtout en ce qui concerne les alignements, est indispensable ; il importe de faire cesser les doutes que la législation actuelle laisse subsister en ce qui concerne l'application des pénalités pour contraventions aux lois sur la matière.