
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 MAI 1898.

Projet de loi autorisant le Gouvernement à concéder l'établissement et l'exploitation d'une galerie aérienne avec tramway, entre le boulevard Anspach et la rue Royale, à Bruxelles ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. DE JAER.

MESSIEURS,

Le projet de loi déposé par M. le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics dans la séance du 24 décembre 1897, a pour objet d'autoriser le Gouvernement à concéder l'établissement et l'exploitation d'une galerie aérienne avec tramway, entre le boulevard Anspach et la rue Royale, à Bruxelles.

Soumis aux délibérations des sections de la Chambre, le 10 mars 1898, le projet de loi n'y a pas rencontré un accueil favorable.

EXAMEN EN SECTIONS.

Dans la 1^{re} section, on a fait observer qu'il y avait lieu, avant tout, de consulter la ville de Bruxelles, première autorité compétente. L'esthétique, a-t-on ajouté, doit faire rejeter un pareil projet, qui abîmerait fortement l'aspect du panorama de la ville de Bruxelles.

⁽¹⁾ Projet de loi, n° 44.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. BEERNAERT, était composée de MM. DE BONDTRIDDER, VANDERVELDE, DELBEKE, DE JAER, HEUVELMANS et LEFEBVRE.

Aux yeux d'un membre, la galerie aérienne constituerait une solution rationnelle du problème de la communication entre le haut et le bas de la ville, et l'esthétique panoramique ne serait pas atteinte.

Au vote, le projet a été rejeté par six voix contre une et une abstention.

Dans la 2^e section, il a été dit qu'on ne peut faire exécuter semblables travaux dans une ville, sans avoir son assentiment, même dans l'hypothèse du droit du Gouvernement de les imposer. Il a été dit aussi qu'il faudrait soumettre à la section les plans, devis, etc.

Dans ces conditions, la section a rejeté la proposition.

A la 3^e section, divers membres ont déclaré qu'il était impossible d'approuver un projet au sujet duquel ni plans ni croquis n'étaient produits; qu'en admettant même qu'on les fournit à la section centrale, cela serait insuffisant, les sections ayant le droit de vérifier par elles-mêmes, d'une manière complète, les projets de loi qui leur sont soumis.

Le projet, a-t-on dit également, semble inutile et l'affaire serait mauvaise. Il ne suffit pas d'affirmer que le travail ne coûtera pas un centime à l'État; si les concessionnaires et les entrepreneurs succombent, il faudra bien que l'État reprenne la galerie aérienne.

Le projet, a-t-on ajouté, est déplorable au point de vue esthétique, et il n'est point acceptable au point de vue communal. La loi sur les péages n'a pas été faite pour détruire les principes relatifs à l'autonomie communale. Le projet est, au surplus, non recevable. Une voie qui a pour objet de relier deux rues dans une même localité, n'appartient pas à la grande voirie. Pour être recevable, le projet aurait dû être soumis d'abord à l'administration communale de Bruxelles. La ville se plaint avec raison de la marche suivie.

C'est une délégation que le Gouvernement demande, a-t-on aussi fait observer, et ce n'est pas ainsi qu'on peut procéder.

L'obligation d'exproprier préalablement toutes les propriétés sises sur le parcours de la voie projetée a été considérée également comme s'imposant dans l'espèce. Les indemnités à payer de ce chef seraient très considérables. Où s'arrêtera, d'autre part, la zone des expropriations? On sera privé au loin d'air et de lumière.

On a dit encore qu'il fallait voir dans ce projet une fantaisie, genre tour Eiffel, qui peut sourire aux spéculateurs, mais n'intéresse en rien la généralité. Dès lors, il n'y a pas lieu de porter aux propriétaires de la zone de la galerie aérienne les atteintes profondes dont le projet les menace. Gardons à nos villes belges leur vieil aspect qui nous plaît.

Un membre dit que le projet est utile parce qu'il faut trouver des voies de dégagement entre le haut et le bas de la ville. La galerie aérienne répond à ce vœu. On trouve des particuliers qui veulent prendre la responsabilité de la chose. Les faubourgs et les communes suburbaines seraient desservis. Si la spéculation ne réussissait pas, l'État prendrait possession du pont; il serait propriétaire des piliers et de leurs installations; le pont serait démoli et vendu au poids; le cautionnement serait confisqué; mais des ouvriers auraient trouvé du travail.

Un membre fait observer que si le Gouvernement n'a pas fourni, à l'appui du projet, les plans et les croquis qu'il a l'habitude de produire comme documents justificatifs de chaque travail, il n'est pas responsable de cette précipitation, le demandeur en concession ayant dit que son option pour l'achat des terrains et la réunion des capitaux exigeait une solution immédiate. Il signale que la Commission spéciale des chemins de fer et le Conseil des mines ont été consultés, et que leur opinion n'est pas aussi catégorique que celle de divers membres de la section, au point de vue des principes de l'expropriation. Le Gouvernement s'est entouré des avis de toutes les commissions compétentes avant de déclarer qu'il avait qualité pour concéder l'affaire en discussion. Il y a des précédents (téléphones, télégraphes). Le principe de l'indemnité est admis; cela suffit.

Ce membre croit que l'on pourrait consulter la ville de Bruxelles avant d'aller plus loin; il demande que le projet ne soit pas enterré et puisse être soumis à la ville de Bruxelles avec plans et documents à l'appui.

Un membre répond que l'avis de l'administration communale est connu. Le projet aura le sort du funiculaire Wellens; il tombera comme ce dernier.

Un autre membre dit que la ville de Bruxelles ne s'est pas encore prononcée et il regrette précisément qu'on ne l'ait pas consultée. C'est la procédure suivie jusqu'à présent qu'il critique; il réserve son opinion au fond et fait observer que rien n'obligera le Gouvernement à reprendre la galerie aérienne en cas de non-réussite.

Un membre constate qu'il faut que la section fasse connaître clairement son avis par le choix de son rapporteur.

L'avis de la ville de Bruxelles est connu. A juste titre, elle se croit seule compétente pour présenter un semblable projet. Il ne faut pas prendre de demi-décisions; il faut enterrer le projet pour ce motif, à lui seul suffisant, que la question regarde l'autorité communale et non le Gouvernement. S'il y a eu un précédent, on s'est trompé, et c'est tout. Quant à l'idée de donner du travail aux ouvriers, cela reviendrait à dire que l'on peut faire tous les travaux les plus ridicules en alléguant en leur faveur ce principe ou ce prétexte.

Le projet, mis aux voix, est rejeté par six voix contre une et deux abstentions.

Dans la 4^{me} section, il est dit qu'il est impossible de se prononcer en faveur d'un projet de loi qui n'est accompagné ni de plans, ni de maquettes, ni de devis financier; — que c'est une affaire montée par quelques capitalistes; — que l'administration communale de Bruxelles, l'Union syndicale, le commerce bruxellois sont hostiles au projet; — que le projet viole les lois d'expropriation et méconnaît celles qui concernent le pouvoir communal.

La section rejette le projet par cinq voix contre une et deux abstentions.

La 5^e section constate qu'au point de vue de l'esthétique, cette galerie fera le plus mauvais effet; — le besoin ne s'en fait pas sentir; — le Gouvernement n'a pas le droit de concéder l'établissement de ce pont au-dessus du

territoire de la ville de Bruxelles; c'est la commune qui seule en est maîtresse; — il est impossible de se prononcer si l'on n'a pas le plan sous les yeux.

Un membre propose à l'article 2 l'amendement suivant :

« La concession ne pourra être accordée qu'après que la députation permanente du Brabant aura été entendue et que le conseil communal de Bruxelles y aura donné son consentement. »

Le projet de loi est rejeté par une voix et trois abstentions.

Dans la 6^{me} section, un membre fait observer que l'utilité du travail projeté ne semble pas démontrée; que ce travail nuira à la propriété privée et ne paraît pas devoir constituer un embellissement pour la ville de Bruxelles. Il regrette, au surplus, qu'aucun plan ni croquis ne soit annexé au projet de loi pour être soumis à l'examen des sections et leur permettre de mieux apprécier les travaux à exécuter.

Le projet de loi est rejeté par une voix et une abstention.

En résumé, dans l'ensemble des sections, le projet a rencontré seize voix négatives, deux voix favorables et sept abstentions.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

La section centrale s'est réunie les 14 avril et 4 mai 1898. Après avoir entendu la lecture des procès-verbaux des sections, elle a pris connaissance des autres documents mis à sa disposition.

C'est d'abord l'ordre du jour voté par le conseil communal de Bruxelles dans sa séance du 6 janvier 1898. Il est ainsi conçu :

« Le conseil communal, se réservant de se prononcer sur le projet de voie aérienne entre le boulevard Anspach et la place des Palais quand il sera saisi du projet déposé à la Chambre par M. le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics ;

» Considérant qu'il importe de ne pas laisser empiéter sur les droits reconnus au pouvoir communal par l'article 108 de la Constitution et les articles 75 et 76 de la loi communale ;

» Considérant que le projet susdit attribue à la loi de 1862 sur la concession des péages une extension que le législateur n'entendait pas lui donner ;

» Ratifie la protestation du collège, prie la Chambre de rejeter le projet de loi susdit et exhorte les députés de Bruxelles à défendre énergiquement les droits de la ville. »

La section centrale a consulté également l'extrait du *Bulletin communal* reproduisant les discours prononcés à ladite séance du conseil communal ; la correspondance échangée entre le collège et M. le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, du 28 décembre 1897 au 28 janvier 1898 ; l'avis du

Conseil des mines faisant office de comité du contentieux, en date du 15 janvier 1898; la brochure avec images, relative au projet de galerie aérienne; le procès-verbal de la séance de protestation tenue par l'Union syndicale de Bruxelles, le 17 janvier 1898; la pétition d'un habitant d'Ixelles, propriétaire de deux maisons menacées, rue d'Isabelle, et celle par laquelle des habitants de Bruxelles protestent contre le projet.

Cette dernière protestation est revêtue d'environ sept cents signatures, réparties sur vingt-sept listes, émanant respectivement des habitants des rues de la Madeleine, du Marché-aux-Herbes, de la Colline, du Treurenberg, des Paroissiens, des Douze-Apôtres et des Sols, des galeries Saint-Hubert, des rues du Singe, de Loxum, d'Arenberg, de l'Écuyer, de la Montagne, de la Montagne de la Cour, Saint-Jean, de l'Empereur, de la Violette, du Marché-aux-Fromages, des Fripiers, des Bouchers, Duquesnoy, de l'Hôpital, de la Grand'Place, des rues des Dominicains, de la Putterie, de la Fourche, Grétry et Sainte-Gudule. La protestation adressée à la Chambre et renvoyée à la section centrale par décision de la Commission des pétitions, en date du 28 février, est ainsi libellée :

MESSIEURS,

« Un projet de pont aérien partant de la rue de l'Évêque pour aboutir
» place des Palais a été déposé à la Chambre par le Gouvernement et est
» soumis à vos délibérations.

» Ce projet ne rencontre pas les sympathies des habitants de Bruxelles, ni
» surtout des commerçants qui sont établis dans les rues du centre de la ville.
» Ils pensent que sa réalisation serait de nature à nuire considérablement
» à leurs affaires et à porter un grand préjudice aux futurs embellissements
» de la capitale.

» Nous nous permettons d'appeler votre sérieuse attention sur les vœux
» émis à la réunion provoquée par l'Union syndicale bruxelloise, où, après
» une discussion sérieuse, le projet de pont a été rejeté à l'unanimité, pour
» les motifs qu'il n'est ni nécessaire ni même utile, qu'il nuirait à la perspec-
» tive et à la beauté de la ville, qu'il porterait un grand préjudice aux nom-
» breux commerçants du centre de Bruxelles et surtout qu'il serait une
» entrave à la transformation et à l'embellissement si nécessaires des quartiers
» d'Isabelle, de l'Université, de la Putterie et des Bouchers.

» Il a été prouvé que la revente des terrains situés dans le voisinage d'un
» tel pont deviendrait impossible et que, par ce fait, toute transformation à
» exécuter dans ces quartiers serait très onéreuse pour les finances de la
» capitale.

» Nous vous demandons instamment de soutenir les revendications si
» justes du conseil communal de Bruxelles pour que les prérogatives de la
» ville soient respectées et nous espérons que les députés de l'arrondisse-
» ment de Bruxelles seront nos meilleurs défenseurs.

» Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'assurance de notre très haute
» considération. »

D'autre part, une pétition, revêtue d'environ mille signatures, a été trans-

mise à la section centrale par dépêche de M. le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, en date du 27 avril 1898. Elle est ainsi conçue :

« Première liste.

» *A Monsieur le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics.*

» Je soussigné déclare désirer vivement l'exécution du pont aérien entre
 » le boulevard Anspach et la rue Royale, à Bruxelles. La réalisation du projet
 » ne peut que faciliter les communications entre le haut et le bas de la ville,
 » et avoir pour résultat un surcroît de mouvement, de vitalité et partant de
 » richesse, dont profitera tout le commerce bruxellois. »

Les signatures émanent notamment d'habitants des boulevards du Hainaut, Anspach et de la Senne, des rues des Halles, Neuve, Sainte-Catherine, de Flandre, Vieux-Marché-aux-Grains, de Laeken, des Foulons, Van Artevelde, Haute, Blaes, des Tanneurs, Terre-Neuve, de Schaerbeek, Montagne-aux-Herbes-Potagères, de l'Enseignement, de la Croix-de-Fer, avenue et rue du Midi, des Alexiens, de l'Étuve, des Fripiers, Léopold, des Poissonniers, Grétry, de l'Évêque, de la Bourse, Maus, de Malines, de la Grande-Ile, etc., etc.

Une seconde liste de cinq cents noms est annoncée.

* * *

La section centrale a examiné successivement les diverses questions soulevées par le projet de loi.

Elle s'est occupée d'abord du point de savoir s'il était possible de donner un vote approubatif concernant un travail de cette importance, dans l'état incomplet où le projet est soumis à la Législature.

Il n'est produit ni plans, ni croquis, ni maquettes, ni devis financier.

On ne sait exactement ni comment la voie aérienne s'amorcerait à la place des Palais, ni au-dessus de quelles constructions elle passerait, ni quels seraient sa largeur, son cube, son altitude aux divers endroits de son parcours, ni comment elle déboucherait au boulevard Anspach. On ne connaît ni le nom de l'architecte qui aurait dressé les plans, en supposant qu'il en existe, ni le cahier des charges de l'entreprise, ni les statuts de la société qui entreprendrait l'affaire. On ne peut prétendre que la Chambre soit, dans ces circonstances, sérieusement éclairée sur le projet soumis à son vote.

Il n'est pas possible de se désintéresser du point de vue financier, sous prétexte qu'il n'est pas demandé de crédits à la Chambre. Celle-ci doit pouvoir se former la conviction que l'opération réussirait. Elle ne peut s'exposer à voir l'entreprise échouer, laissant le triste spectacle de travaux inachevés, ou conduisant la société à la faillite après quelques années d'exploitation. L'État ne pourrait échapper, dans ces circonstances, à l'obligation morale de la reprise de l'affaire, et la Législature se trouverait, à ce moment, exposée à des demandes de crédits importants.

En réalité, le Gouvernement demande une délégation pour traiter avec des concessionnaires qu'il ne nomme même pas. C'est une attitude que la section

centrale ne croit pas devoir approuver. Il serait plus régulier de produire une convention, faite sous réserves, et d'en demander aux Chambres l'approbation.

Conformément à l'avis exprimé par toutes les sections, la section centrale estime ne pas devoir admettre un projet de loi aussi dénué de documents justificatifs.

Elle se trouve ainsi en communauté d'idées avec la section centrale qui a examiné le projet relatif à certains biens domaniaux. « La section centrale, dit le rapport déposé le 28 avril 1898 par l'honorable M. de Broqueville, estime préférable que, en règle générale, la Législature n'ait plus à se prononcer sur des conventions qui ne sont pas encore définitivement arrêtées entre les parties. »

* * *

Mais s'il n'échet pas d'approuver un travail dont les données sont aussi vagues, on en sait assez par l'Exposé des motifs et les images de la brochure pour se rendre compte du caractère général de cette transformation de Bruxelles.

Il semble qu'on puisse supposer quelque chose comme les galeries Saint-Hubert, soutenues au-dessus des toits par des arches de pont et aboutissant au boulevard Anspach, à quarante mètres de hauteur. Sans doute, cette construction ne serait pas visible de tous les points de la ville, mais elle le serait assurément d'un grand nombre d'endroits. D'autre part, si le panorama de la place Poelaert ne doit pas s'en ressentir, il n'est pas douteux que celui de la place du Congrès serait atteint; la flèche de l'Hôtel de ville, notamment, paraîtrait coupée par la construction projetée.

Cette galerie en fer, se projetant au-dessus de Bruxelles, cadrerait-elle bien avec le caractère si artistique que lui donnent ses monuments et ses places publiques? Ainsi qu'on l'a fait justement observer dans une section, il importe de conserver à nos villes belges leur aspect propre qui évoque si heureusement les souvenirs de leur histoire. Nos grandes cités flamandes et wallonnes ont chacune leur caractère particulier. Créons-y des quartiers nouveaux, embellis par toutes les ressources de l'art moderne. Donnons-leur des parcs et des boulevards qui fassent circuler partout le grand air et assurent l'hygiène publique, mais craignons des transformations peu en harmonie avec leur type personnel. Sans doute, les opinions peuvent différer quant au caractère peu esthétique du projet, mais le sentiment de ceux qui redoutent un effet fâcheux semble le mieux fondé.

* * *

Le travail proposé est-il utile?

Assurément personne ne songe à contester l'opportunité de créer des communications meilleures entre le haut et le bas de la ville.

La rue Caudenberg réalise à cet égard un progrès. Le percement de l'impasse du Parc sera une nouvelle mesure efficace. Mais est-ce au moyen

de la galerie aérienne qu'il convient d'ouvrir une nouvelle voie de circulation? La délibération de l'Union syndicale, qui représente le commerce de la capitale, est significative à cet égard. Des pétitions dans les deux sens ont recueilli de nombreuses signatures et montrent combien les opinions des habitants de Bruxelles sont partagées. L'autorité naturellement désignée pour apprécier la question et se prononcer sur l'utilité de cette voie de communication, c'est l'administration communale de la ville de Bruxelles. Mais celle-ci n'a pas encore été saisie du projet.

Ceci nous amène à examiner un autre ordre d'idées.

*
* *

Quelle est l'autorité qui doit être appelée à se prononcer sur le projet dont il s'agit? Est-ce le pouvoir communal? Est-ce le Gouvernement?

La question peut être examinée en droit et en fait. A ce dernier point de vue, toutes les sections ont estimé que, quels que puissent être à cet égard les stricts principes juridiques, il n'était pas admissible, en fait, qu'un travail comme celui dont il s'agit pût être fait dans une ville, contre la volonté de cette ville. C'est là la pensée maîtresse qui a dominé toutes les délibérations des diverses sections. La section centrale partage absolument cette opinion.

Mais, a-t-on dit, la ville de Bruxelles sera consultée; le projet de loi prévoit qu'il y a lieu de demander son avis.

Sans doute; seulement nul n'ignore la différence essentielle existant entre un simple avis, qu'on peut suivre ou ne pas suivre, et un consentement dont on ne peut se passer. Il importe que les termes d'une loi soient clairs et non équivoques. Les pouvoirs publics doivent avoir au plus haut point le souci d'éviter les malentendus. Si la pensée réelle est de ne pas vouloir imposer à la ville de Bruxelles un travail dont elle ne voudrait pas, il est fort simple de le dire nettement. La 5^e section l'a fait comprendre par l'amendement qu'elle a suggéré, remplaçant le mot *avis* par le mot *consentement*, dans la rédaction de l'article 2 du projet.

Mais si le consentement de la ville de Bruxelles est admis comme indispensable, n'est-il pas bien plus logique et plus digne du pouvoir législatif de s'en assurer préalablement? Ne convient-il pas de ne soumettre le projet aux Chambres que lorsque le dossier sera pourvu du document contenant ce consentement? La section centrale n'hésite pas à penser que telle est la véritable marche à suivre. Si les demandeurs en concession justifiaient de l'adhésion de la ville de Bruxelles, le projet de loi se présenterait devant le pouvoir législatif dans des conditions bien différentes de celles qui lui sont faites actuellement.

Pénétrée de la pensée que le projet intéresse avant tout la ville de Bruxelles et que, dès lors, il ne doit pas être réalisé contre sa volonté, la section centrale estime par là même qu'il n'y a pas lieu de modifier, au moyen d'une loi spéciale, les lois ordinaires qui régissent la matière de la voirie.

S'agit-il, dans l'espèce, d'une voie publique? Comment peut-on le contester, alors que l'article 1^{er} du projet de loi dit textuellement qu'il s'agit d'une

galerie destinée à relier, *comme voie publique*, le boulevard Anspach à la rue Royale, à Bruxelles.

Ce caractère de voie publique, d'abord dénié, semble actuellement admis. Mais alors a surgi la question de la classification de cette voie de communication parmi la grande voirie. L'Exposé des motifs ne faisait nulle mention de ce point de vue.

Il est difficile d'admettre qu'une rue comme celle-là, n'ayant point pour objet d'établir des communications entre diverses communes, ne reliant point entre eux deux chemins de grande voirie, appartienne à la grande voirie, uniquement parce qu'on la qualifiera ainsi. Qu'une rue soit à ciel ouvert ou couverte, comme les galeries Saint-Hubert, qu'elle soit sur le sol ou repose sur des piliers, qu'elle soit ou non sillonnée par un tramway, qu'il s'y perçoive ou non un péage, cela change-t-il la nature de la rue?

Au surplus, la circonstance même qu'une loi spéciale est provoquée, prouve qu'en l'absence de cette loi, les principes généraux du droit administratif ne permettraient pas d'agir sans le concours de la ville.

Or, loin qu'il y ait des motifs pour déroger par une loi d'exception à ces lois administratives, conformes d'ailleurs à l'article 108 de la Constitution, il a été dit précédemment qu'en fait on ne comprendrait pas l'exécution d'un travail comme celui dont il s'agit, contre la volonté de la ville intéressée. La section centrale ne peut donc pas approuver le projet de loi.

*
* *

L'article 5 du projet a été vivement critiqué. Au lieu d'appliquer les lois d'expropriation pour cause d'utilité publique, le projet se borne à prévoir l'allocation d'une indemnité à allouer aux propriétaires et occupants des maisons et terrains surplombés par la galerie. Cette indemnité ne doit pas même être préalable.

L'article 41 de la Constitution proclame cependant en termes formels que nul ne peut être privé de sa propriété que moyennant une juste et préalable indemnité. L'article 532 du Code civil dit, de son côté, que la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous.

On objecte que l'air est *res nullius*; par conséquent, dit-on, le cube d'air qui se trouve au-dessus d'une maison ne peut faire l'objet d'une expropriation.

Il ne s'agit pas d'exproprier le cube d'air, mais de porter atteinte au droit de propriété, qui est le droit de jouir de sa chose (article 344 du Code civil). Or, que fait-on dans l'espèce? « Tout se borne à imposer aux propriétaires l'obligation de subir, au-dessus de leurs maisons, une galerie lancée dans l'espace. » Ainsi s'exprime le Conseil des mines. Mais qui ne voit que cette obligation, imposée aux propriétaires, modifie complètement le mode de jouissance de leur propriété? La limitation de jouissance, dit-on, ne constitue pas une expropriation. Ne perd-on pas de vue qu'une expropriation peut porter sur un usufruit comme sur une pleine propriété? Un simple locataire ne peut-il pas être exproprié? Ce sont bien là des expropriations dirigées contre la simple jouissance. Lorsque des terrains sont nécessaires pour des

travaux publics, pourrait-on déclarer qu'on entend en laisser la nue-propriété aux particuliers? Que, dès lors, il ne s'agit pas d'une expropriation, puisqu'on ne porte atteinte qu'à la jouissance, et qu'on prend donc possession, sauf à régler ultérieurement l'indemnité?

Comment, d'autre part, cette indemnité serait-elle réglée? Sera-ce l'intéressé lui-même qui, frappé dans l'usage de sa propriété, devra encore prendre l'initiative d'intenter, comme demandeur, un procès en dommages et intérêts à celui qui l'empêche de jouir de son bien?

Sans doute, dans l'espèce qui nous occupe, la privation de jouissance sera plus ou moins complète, suivant l'endroit où seront situées les maisons que surplomberait la galerie. Celles qui avoisinent le boulevard Anspach, en un point où la galerie les dominerait à 30 ou à 40 mètres de hauteur, souffriraient moins que d'autres; à mesure que la galerie se rapprocherait du toit des maisons et couvrirait les jardins à une moindre altitude, l'atteinte à la jouissance s'aggraverait; et, arrivée au quartier des rues des Douze-Apôtres et d'Isabelle, où la galerie toucherait en quelque sorte les toits, elle rendrait les maisons pour ainsi dire inhabitables.

C'est là une question de plus ou moins d'intensité dans la lésion faite au droit de propriété. Mais le principe reste le même et ne peut dépendre d'une question de fait. Il s'agit, dans tous les cas, de porter atteinte, dans un intérêt considéré comme public, au droit de jouissance, c'est-à-dire à l'essence même du droit de propriété appartenant à des particuliers; et cette privation de jouissance, totale ou partielle, proviendrait, non pas de la prise de possession de terrains voisins, non pas de l'exécution de travaux à côté de la propriété litigieuse, mais d'une prise de possession et de l'exécution de travaux en un endroit sis au-dessus du sol de cette propriété, c'est-à-dire en un endroit dont la propriété est emportée par celle du sol, aux termes du Code civil.

C'est, dit-on, une servitude *altius non tollendi* imposée aux propriétaires.

Nous venons de voir que c'est bien plus que cela. Mais, au surplus, une servitude est un démembrement du droit de propriété. Enlever la liberté d'un fonds en le frappant d'une servitude, n'est-ce pas prendre une partie du droit de propriété?

Il ne s'agit pas, dans l'espèce, d'une servitude légale. Les caractères de ces servitudes ne se rencontrent pas et il n'y a donc point d'argument à en tirer.

Le projet de loi étendant les pouvoirs du Gouvernement en matière téléphonique avait fait surgir certaines difficultés qui ne sont pas sans quelque analogie avec la présente controverse. Des amendements y ont été apportés pour sauvegarder les droits des intéressés et les principes en matière d'expropriation.

Le rapport déposé à ce sujet par l'honorable M. Ronse, le 15 avril 1898, contient, en annexe, l'avis du Comité de législation, portant la signature de son président, M. Beckers, premier président de la Cour de Cassation, et du secrétaire, le baron de Moor. Le Comité de législation, visant l'article 1^{er} de ce projet de loi, émet l'opinion suivante, qui déjà, peut-être, appelle des réserves au point de vue des droits des provinces et des communes, mais qu'il est utile de citer au point de vue de la question qui nous occupe: « La question

» est de savoir si cette disposition n'est pas inconstitutionnelle; si elle n'est pas contraire à l'article 44 de la Constitution.

» Le Comité de législation ne le pense pas.

» La Constitution ne consacre que l'inviolabilité de la propriété privée.

» Son article 44 ne saurait s'appliquer aux biens du domaine public.

» Nul, dit-il, ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique. Dès lors, il n'a pas en vue les biens qui sont affectés à l'utilité publique. L'expropriation tend à faire passer une propriété du domaine privé dans le domaine public; elle ne se conçoit pas à l'égard d'un bien qui fait déjà partie de ce domaine. Comme tel, ce bien est placé exclusivement sous l'autorité administrative quant à sa gestion, sa conservation ou sa suppression. »

Plus loin, le Comité de législation, s'occupant de la loi du 23 mai 1876 concernant l'établissement de télégraphie locale, fait cette observation : « Certes, c'était le cas de soulever la question de constitutionnalité de la loi au regard de l'article 44. Le législateur a cru ne pas devoir le faire. »

Le projet de loi relatif à la galerie aérienne s'en prend, lui, à la propriété privée, celle dont l'inviolabilité est consacrée par la Constitution, ainsi que le rappelle le Comité de législation. Il ne s'agit pas ici d'un modeste fil télégraphique, mais d'une vaste construction en fer, à plusieurs étages, sur laquelle circuleraient des tramways, le tout surplombant les propriétés privées. C'est assurément ici ou jamais le cas de soulever la question de constitutionnalité.

Il eût été intéressant d'avoir sur ce point l'avis du Comité de législation.

Dans le discours qu'il a prononcé à la séance de rentrée de la Cour d'appel de Liège, le 1^{er} octobre 1897, M. le procureur général Faider étudie l'extension en toutes matières du droit d'expropriation pour cause d'utilité publique. Il cite des paroles prononcées par M. Pirmez à la Chambre, utiles à rappeler : « Nous avons un article formel dans notre Constitution : notre Constitution consacre dans un même texte l'inviolabilité de la propriété et son expropriabilité, si je puis forger ce mot, pour cause d'utilité publique. Les deux prescriptions sont corrélatives. Jamais le droit privé ne peut être lésé par l'intérêt public; jamais l'intérêt public ne peut être lésé par l'intérêt privé.

» Le droit privé et l'intérêt public ont droit à un égal respect. Si le droit privé est un obstacle, on ne peut l'écarter que par une juste et préalable indemnité; mais ce devoir de ne rien prendre sans cette indemnité, qui est la garantie du droit privé, est aussi pour l'intérêt public un droit qui lui permet d'obtenir satisfaction. Voilà un système parfaitement logique. »

En tout état de cause et à supposer même qu'il n'existe pas, dans l'espèce, d'empêchement constitutionnel, il y a lieu, en fait, de ne pas donner d'adhésion à cette disposition du projet de loi. Des considérations impérieuses d'équité s'y opposent.

On ne peut mettre les propriétaires et les locataires des immeubles atteints, dans la nécessité de subir un grave préjudice et de n'en obtenir la réparation que plus tard, par une créance à charge d'une société dont la solvabilité peut faire défaut. Les chances à courir doivent l'être par la société qui risque l'entreprise et non par les particuliers à qui l'on impose, malgré eux, cette dépréciation de leurs immeubles. Si c'est avec raison que la société prétend

ne provoquer qu'une dépréciation peu considérable, elle revendra facilement les immeubles par elle acquis, en tenant compte de leur moins-value. En revanche, si les concessionnaires se trompent dans leurs prévisions et leurs appréciations optimistes, il est souverainement juste qu'ils en pâtissent et qu'ils supportent toute la perte.

* *

L'article 7 du projet de loi contient une disposition confiant au Gouvernement la police de la voie projetée. Cette dérogation aux lois générales qui attribuent au pouvoir communal la police de la voirie, n'est pas justifiée. De ce qu'un tramway circule sur une voie publique, de ce qu'un péage y soit exigible, il ne s'ensuit pas qu'il y ait lieu d'enlever à l'autorité communale le droit de police lui appartenant. Dans plusieurs villes, il est perçu un péage pour la circulation sur certains ponts. Tel est le cas, par exemple, pour le pont du Commerce, jeté sur la Meuse, à Liège. La police de Liège est-elle privée, de ce chef, du droit d'y maintenir l'ordre? On ne dira pas que la police locale doit être dessaisie du soin d'assurer l'ordre dans les théâtres, parce qu'on paie pour entrer au théâtre. L'article 7 contient une nouvelle mesure exceptionnelle, dérogatoire au droit commun, qu'il convient de repousser. L'article 8, qui n'en est que la conséquence, doit être également écarté.

* *

Les différents points rencontrés dans le rapport ont été résolus par la section centrale à l'unanimité, à l'exception de la question soulevée, en droit, par l'article 5, question sur laquelle un membre a déclaré s'abstenir, n'ayant pas d'opinion faite et estimant qu'il est des cas où il est utile, dans un intérêt public, de pouvoir porter atteinte à des intérêts privés, sans devoir exproprier.

L'ensemble du projet de loi, mis aux voix, a fait l'objet d'un vote négatif unanime. La section centrale a l'honneur, en conséquence, Messieurs, de vous proposer le rejet du projet de loi.

Le Rapporteur,
C. DE JAER.

Le Président,
A. BEERNAERT.

