

Le problème de l'aménagement des routes nationales et particulièrement des autoroutes est un des plus importants que notre pays doit résoudre.

Cette question s'est posée dans la plupart des pays de l'Europe et du continent américain et des réalisations très importantes sont en cours d'exécutions. En 1957, on pouvait compter que 3529 km. d'autoroutes étaient construites en Europe. Tous nos voisins ont établi des programmes prévoyant l'aménagement de 6400 km. de nouvelles autoroutes.

Dans ce domaine, la Suisse est très en retard et les études relatives à l'aménagement de notre réseau routier n'ont été entreprises sérieusement qu'en 1954.

C'est en effet à cette date que le Département fédéral de l'Intérieur constitua la Commission pour l'étude du plan d'ensemble du réseau des routes principales.

Cette commission travailla très activement et constata les difficultés nombreuses qui se présentaient à l'élaboration du programme qu'elle était chargée de mettre sur pied.

Après un travail très important, elle vient de terminer son rapport dont on nous annonce la publication très prochaine d'un résumé qui permettra à l'opinion publique d'avoir une vue d'ensemble des solutions proposées.

Ce rapport précisera entre autre que la commission propose la construction de 995 km. de routes nationales de 1re classe (autoroutes), de routes nationales de 2e classe (semi-autoroutes) et d'expressways à l'intérieur des villes.

La dépense correspondant à ce programme est de l'ordre de 2 milliards 500 millions de francs. Cette première étape s'exécuterait jusqu'en 1970. Une deuxième étape exigerait une dépense de 900 millions de francs.

Le financement de ces dépenses est prévu par le prélèvement de 20 % sur la part sur les droits de la benzine prévue pour le finance-

ment de l'amélioration du réseau routier comprenant les routes cantonales de plaine et alpêtres ouvertes à la circulation automobile. Mais ce montant ne semble pas devoir suffire à la dépense qu'entraînera la construction de ce nouveau réseau routier.

Il faudra prévoir une augmentation du droit d'entrée sur les carburants de 3 centimes par litre. Enfin, la commission se prononce pour la création d'un fonds des routes nationales, fonds que proposent les milieux automobilistes intéressés.

Le rapport de la commission de planification sera adressé au chef du Département fédéral de l'Intérieur.

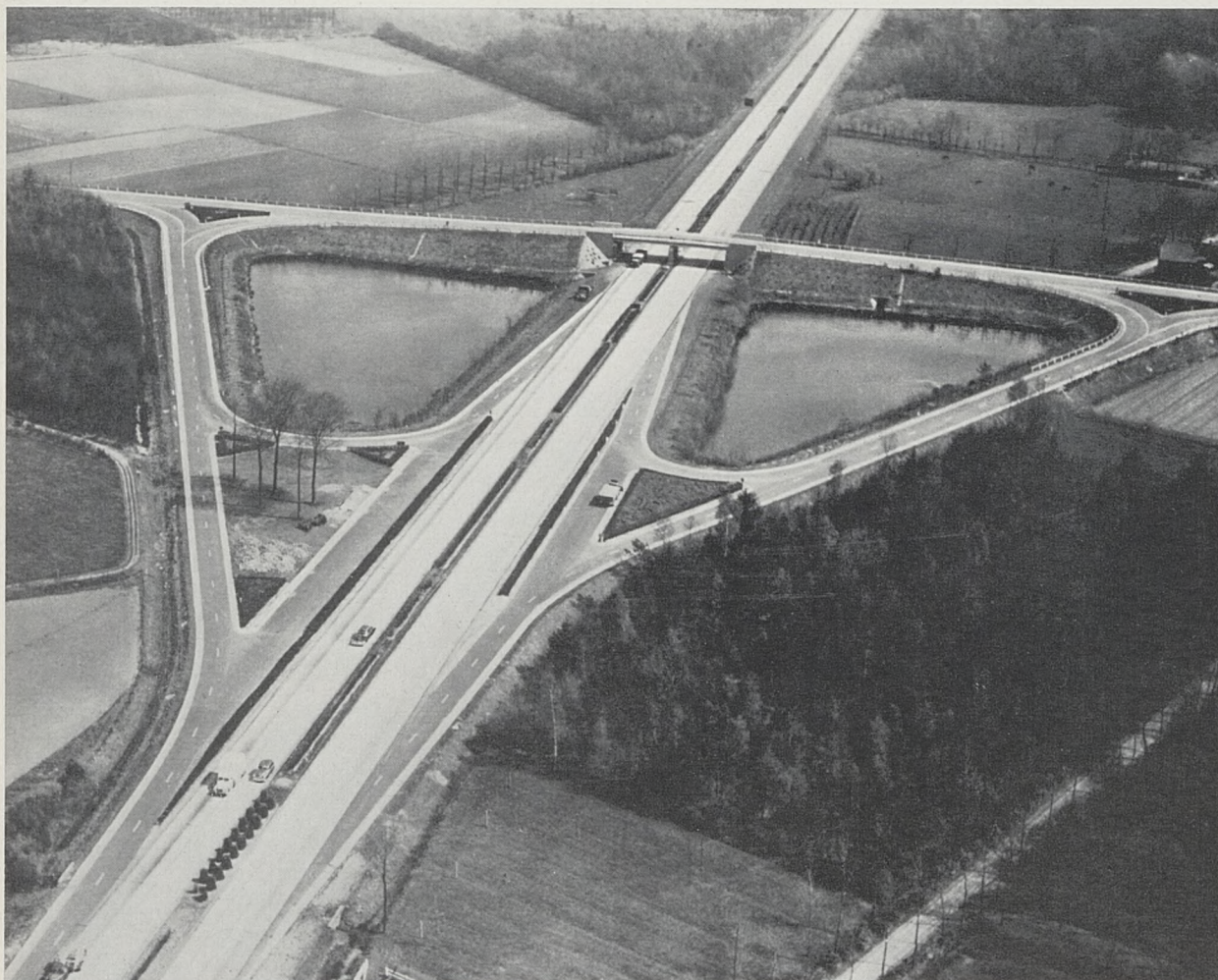
D'autre part, les Chambres fédérales ayant adopté les nouveaux articles constitutionnels concernant l'amélioration du réseau routier et la votation populaire étant fixée au 6 juillet de cette année, il y a lieu de créer la base constitutionnelle du projet. L'article constitutionnel correspondant devrait pouvoir être soumis au vote populaire l'automne prochain. La promulgation d'une loi fédérale sur les routes et d'un arrêté fédéral sur le réseau des routes doit être envisagé pour 1959, ainsi qu'un premier programme de construction et de répartition des droits de douane sur l'essence.

Il peut être admis que les bases légales seront fixées entièrement à fin 1959. Mais il faut que les études soient poursuivies dès maintenant afin que les projets puissent être mis à exécution dès que les problèmes juridiques et politiques auront été adoptés.

Ce court exposé des études entreprises en Suisse pour la mise en travail des routes nationales dont notre pays doit être doté montre la complexité du problème qui a été posé à nos autorités, ceci du fait de notre organisation politique.

C'est pourquoi il est très intéressant de connaître la procédure et les méthodes beaucoup plus rapides qui ont pu être appliquées dans un pays où la centralisation politique permet la solution expéditive des problèmes d'intérêt général comme celui de la construction d'un réseau routier correspondant aux nécessités de notre époque.

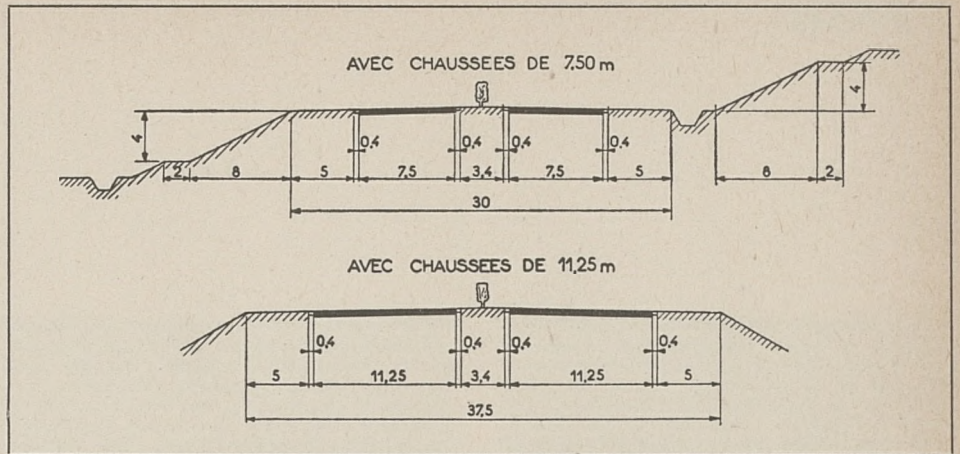
L. Desbiolles
ingénieur cantonal
Président de l'ASPAN
Suisse Occidentale



Accès à
l'autoroute
d'Ostende à
Bernem

La Belgique devant le problème des autoroutes

Marcel D. Mueller, architecte SCAB, SIA, diplômé de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris



Autoroute Bruxelles-Ostende. Profil en travers

L'année 1945 fut pour la Belgique celle de la libération, après une occupation allemande qui avait duré cinq ans et dont une des conséquences avait été de vider le pays de sa substance. Dès son retour de Londres, où le gouvernement s'était replié après Dunkerque, il eut pour première préoccupation de se soucier de la réorganisation des moyens de transport, conscient de la valeur du précepte romain : *via vita !* la route, c'est la vie ! La tâche à accomplir était énorme, car il s'agissait de remettre en service la navigation en haute mer et dans les canaux, le réseau ferré et — last but not least — la route. Or ce dernier moyen, qui ne servait au lendemain de la guerre 1914-1918 qu'au transport de 3 % des marchandises, s'était développé d'une manière considérable pendant l'entre-deux-guerres. A la veille des hostilités, il avait atteint un tonnage important, ce qui incita le Ministère des Travaux publics à accorder toute son attention au problème de la circulation routière. Il fit inventorier le parc de véhicules en 1945 et constata qu'il restait en tout 100.000 unités aptes à reprendre la route, contre 500.000 en 1939. Il apparaissait clairement que ce chiffre serait rapidement non seulement rattrapé, mais même dépassé. La tâche qui s'imposait d'une façon impérative était la remise en état du réseau viaire et d'en étudier le développement afin qu'il puisse répondre aux besoins dans le futur immédiat. L'examen de la répartition du parc de véhicules sous son aspect géographique, révèle une localisation suivant un certain nombre de pôles, où se trouve concentré le tiers de la population du royaume. Ce sont des groupements humains fort denses, chaque fois marqués par des fonctions urbaines parfaitement définies et différenciées. C'est en premier lieu l'agglomération bruxelloise, avec ses 1.200.000 habitants, où se trouvent concentrées les grandes administrations d'un pays fortement centralisé ainsi que les sièges de ces sociétés belges dont l'activité s'étend au monde entier, puis une industrie légère. C'est ensuite Anvers, avec ses 800.000 habitants et un port qui est un des premiers d'Europe et ses industries connexes, ensuite il y a Liège et Charleroi avec leurs charbonnages et l'industrie lourde, enfin Gand, centre de l'industrie textile et de la métallurgie. Il reste deux points d'attraction d'une autre nature, mais qui ne jouent pas moins un rôle considérable dans le domaine du trafic routier, qui sont d'une part les stations balnéaires du Littoral de la Mer du Nord et d'autre part celles des Ardennes. Un dernier élément joue un rôle qui ne doit pas être négligé, ce sont les voies de transit international France-Hollande, Angleterre-Allemagne et Angleterre-Suisse. Cette image sommaire permet de tirer un certain nombre de déductions quant à l'intensité du trafic et sa nature, indépendamment aux comptages classiques. La question qui s'est posée est de savoir dans quelle mesure le réseau existant restauré serait capable d'absorber une circulation progressant à une cadence constante. En Belgique, les « chaussées » c'est-à-dire les routes nationales, constituent un réseau fort cohérent, qui fut en son temps admirablement adapté aux besoins de la vie du XIXe siècle sous les règnes des rois Léopold Ier et Léopold II. Ce sont des voies de 7 à 12 m. de large selon leur importance, flanquées d'un côté d'une piste cyclable et de l'autre d'un trottoir. On utilisait comme revêtement un excellent pavé de porphyre, à une époque où la plupart des pays d'Europe

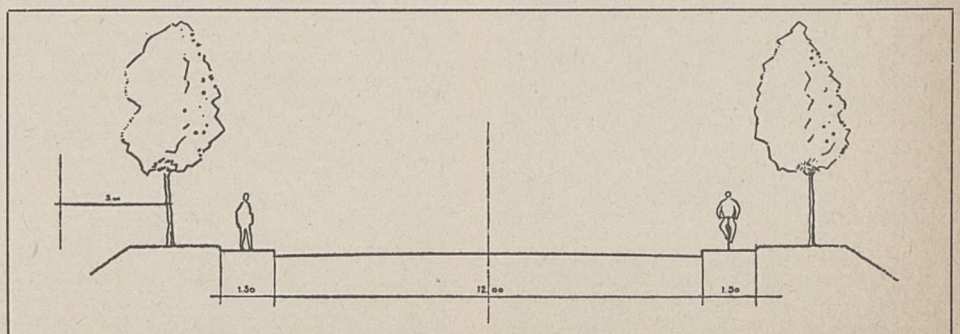
connaissent encore la route poussiéreuse en été et à fondrières boueuses en hiver. Elles sont toujours bordées d'arbres, ce qui ne manque pas de leur donner de la grandeur et ceci d'autant plus dans les pays de plaines comme le Brabant ou les Flandres. On en peut que relever l'excellence de la conception de ces voies de communication qui remontent à plus d'un siècle, conçues à la fois pour le charroi, les cyclistes et les piétons, alors que de nos jours il est bien des pays qui en sont encore à ignorer une différenciation de ce genre. Mais il n'en est pas moins évident que ce réseau a vieilli malgré tout et ne peut plus satisfaire un trafic qui augmente tous les jours et qui assure les 44 % du tonnage de transport de marchandises et qui doit également suffire à l'écoulement des voitures qui transportent 60 % des personnes qui se déplacent. Dès 1950, le ministère des Travaux publics avait en main des études complètes, constituant un programme en vue de la modernisation du réseau routier dans son ensemble. Les conclusions des ingénieurs qui s'étaient penchés sur cette question étaient formelles, comme quoi il fallait partir de l'idée de tirer parti le plus largement possible du tracé existant. Quant à l'idée de créer des autoroutes, qui avait été agitée dans la presse, elle ne fut retenue par les spécialistes de ces questions qu'avec une extrême prudence et après des études approfondies pour chaque cas. On estima en effet — non sans raisons — que les théories qui avaient trouvé leur application en Italie et en Allemagne avant la guerre, répondaient à des conditions particulières. Il s'agissait de relier de grands centres très peuplés en traversant des régions à populations clairsemées. En outre, les exemples américains invoqués répondaient à des conditions qui sont loin d'être celles de l'Europe. On décida donc de n'avoir recours à la solution de l'autostrade que là où il s'agissait de décongestionner l'accès à de grandes agglomérations et d'en faciliter le transit. Elle est prévue à double voie réservée uniquement à la circulation automobile, avec des accès limités et sans croisements à niveau, calculée pour des vitesses allant à 100 à 120 km/h. Lors des études on attachait une importance

considérable à la question de l'intégration des tracés et des ouvrages dans le paysage afin d'éviter qu'ils ne fassent corps étranger. Quant aux améliorations à apporter aux routes existantes, elles furent envisagées sous la forme de corrections de tracés tenant compte de la vitesse des automobiles actuelles et une modernisation des revêtements. Les profils n'avaient pas à subir de modifications car leur conception était déjà à l'origine bien en avance sur les notions de construction de routes qui avaient cours au siècle dernier. Le programme général mis au point par la Direction générale des Routes se présente de la façon suivante :

réseau d'autoroutes à créer	930 km.
réseau primaire à améliorer	1.500 »
réseau primaire II à améliorer	4.500 »
réseau secondaire à améliorer	13.000 »
	19.930 km.

La réalisation de ce programme fut devisé à la somme de 25 milliards de francs belges, soit 2.100.000 de francs suisses. La base technique acceptée, il se posa comme phase suivante de l'opération la question à savoir comment serait assuré le financement d'une entreprise d'une telle envergure. Sans doute les travaux allaient-ils s'échelonner sur 20 à 25 ans, mais il n'en restait pas moins le fait que leur coût risquait de charger anormalement et dangereusement le budget du Ministère des Travaux publics. De plus, la réalisation d'un tel programme ne pouvait être exposé aux risques des aléas imprévisibles de la politique. On estima qu'il convenait de dépolitiser l'opération par une loi que vota le Parlement le 9 août 1955, créant le Fonds autonome des routes. Ce fonds serait alimenté par des emprunts annuels spéciaux lui étant essentiellement destinés. Ce système, qui a fort bien fonctionné jusqu'ici, a permis de trouver la base financière sans difficultés ces emprunts étant couverts en un temps record. Le caractère extrabudgétaire du financement a largement facilité les opérations. C'est un lieu commun que d'affirmer qu'il n'y a pas d'urbanisme possible, sans assiette juridique, or le problème routier ressortit à l'urbanisme à l'échelle de l'aménagement du territoire national. Aussi

Profil type de voie



vouloir imaginer la réalisation d'un réseau d'autoroutes en se basant uniquement sur le système voyer traditionnel, c'est aller au devant de grosses difficultés qui ne peuvent que retarder les opérations. Les protagonistes des autoroutes belges étaient parfaitement conscients de ces choses, aussi firent-ils voter par le Parlement l'infrastructure juridique indispensable sous la forme de la loi du 12 février 1956. Elle définit l'autoroute dans les termes suivants : « les autoroutes sont exclusivement réservées à la circulation des véhicules à moteurs, lesquels ne peuvent y pénétrer ni en sortir qu'en des endroits spécialement destinés à cet effet ». Cette nouvelle législation a pour conséquence essentielle de modifier complètement le régime voyer. Il ne faut pas se dissimuler qu'elle ne peut être votée qu'en admettant une entorse au principe sacro-saint en Belgique de l'autonomie communale, car une des dispositions principales soustrait l'autoroute à tout contrôle communal et c'est l'Etat qui en assure la police. Un des points les plus importants, sinon le plus important, prévoit une procédure accélérée pour la réservation des terrains nécessaires, ce qui permet d'éviter les expropriations avec leur procédure fort lente. Ce qui frappe lorsque l'on étudie la façon dont le législateur belge s'est penché sur le problème de l'autoroute, c'est qu'il a commencé par lui assurer une infrastructure solide, qui est à la fois financière et juridique. Ce travail de grande envergure a été préparé avec autant de méthode qu'en met un général qui va s'engager dans une opération militaire. Le gouvernement belge comprit ensuite que pour mener à chef une action d'une telle importance, il convenait de trouver une tête qui soit à même de la diriger, et possédât le dynamisme indispensable. Il fit appel à un ingénieur d'envergure, qui était dans

la grande tradition belge qui remonte au règne du roi Léopold II, en la personne de M. H. Hondemarcq, qui fut nommé Directeur général des Routes et muni de toutes les prérogatives nécessaires. Aujourd'hui les premiers résultats sont acquis et la Belgique s'enorgueillit de posséder une magnifique autoroute Bruxelles-Ostende, d'une longueur de 100 km. et des aménagements impressionnants à Bruxelles. Il semble intéressant de se pencher sur les comptes de ce travail, sans perdre de vue qu'il s'agit de travaux exécutés en Moyenne Belgique et en Basse Belgique, où les conditions topographiques sont favorables. Les dépenses se répartissent de la manière suivante: (par kilomètre de route)

Expropriations	2.000.000.—	de frs belges	8 %
Terrassement	14.000.000.—	» »	56 %
Ouvrages d'art	4.500.000.—	» »	30 %
Revêtements	4.500.000.—	» »	16 %
	24.000.000.—	de frs belges	100 %
	= 2.200.000.—	de frs suisses	

Parmi les travaux entrepris, il y a également ceux qui touchent à l'aménagement des voies d'accès de la capitale, Bruxelles. Nous ne pouvons aborder cette question qui sortirait du cadre de cette étude et qui serait trop vaste, constituant un sujet pour soi, à traiter séparément. Nous nous contenterons de relever que l'on n'a pas craint d'entreprendre des travaux considérables, permettant aux principales radiales aboutissant à la Petite Ceinture de trouver de jonctions sur deux, voire trois niveaux. Si l'on considère l'ensemble du programme de grands travaux routiers, dont une partie est à présent réalisée tant à Bruxelles qu'en province, on est impressionné non seulement par leur ampleur, mais aussi par l'effort que le peuple belge s'est imposé après celui qu'il dut accomplir pour res-

taurer son pays. En effet, la Belgique a subi deux guerres en l'espace d'un demi-siècle et a réussi à en effacer les traces, puis de faire face aux exigences de la vie moderne en donnant aux problèmes posés des solutions audacieuses. Pays d'industriels, qui a donné au siècle dernier la mesure de son esprit d'entreprise, il sait aborder les questions en en saisissant la dimension et l'importance dans le temps, pour leur apporter des solutions inspirées par des vues larges. Les Belges ont cette grande qualité qui est une condition sine qua non de toute réalisation, de savoir prendre des décisions sans perdre de temps en vaines palabres, et de passer ensuite à l'action.

Sans doute avons nous vu de grands pays comme l'Allemagne, l'Italie, la France s'équiper pour le trafic automobile moderne et ces travaux sont à l'échelle de leurs possibilités. Parmi les petites nations, seule la Hollande sut comprendre à temps l'importance des autoroutes dans le temps et s'attaqua au problème en 1922 déjà. La Belgique suivit peu après et étudia la question pendant l'entre-deux-guerres, réalisa une autoroute Bruxelles-Anvers et entama celle d'Ostende, que la guerre devait interrompre. A peine la guerre terminée, elle reprit la cognée. La Suisse, troisième pays de même importance, n'a paradoxalement pas dépassé jusqu'ici le stade des études.

La Belgique qui nous occupe ici, qui fut au siècle dernier un des premiers pays européens à s'industrialiser, n'hésite de nos jours devant aucun effort pour garder son rang de nation moderne. Les industries s'attaquent à l'automatisme, un centre d'études nucléaires a été créé, on crée un réseau de routes adapté à l'automobile, toutes preuves d'une vitalité devant laquelle on ne peut que s'incliner. M-D. M.

La propriété par étages

Guy Flattet, professeur à la Faculté de droit de Lausanne

Il y a quarante-six ans — exactement le 1er janvier 1912 — le Code civil suisse entra en vigueur: il interdisait pour l'avenir la création de nouvelles propriétés d'étages, c'est-à-dire la division de la propriété d'un immeuble selon les étages, les appartements, voire les pièces. Celles qui existaient subsistaient. Les auteurs du code pensaient qu'elles disparaîtraient rapidement.

Il y a onze ans était lancée l'idée de rétablir la propriété par étages pour lutter contre la pénurie de logements¹. Deux années plus tard, une solution de remplacement respectueuse de l'interdiction légale était réalisée. Elle reposait sur une combinaison du contrat de société et du contrat de bail². Tout le monde immobilier eut les yeux fixés sur cette expérience, qui prit le départ dans le scepticisme. Le

résultat dépassa les espérances. D'autres réalisations suivirent avec le même bonheur. La conclusion s'imposa: le législateur s'empara de la question. Un projet de rétablissement de la propriété par étages a été rédigé, discuté dans une commission extraparlamentaire. Actuellement, il est prêt et doit suivre la procédure habituelle devant les Chambres. Nous assistons à un renouveau de la propriété par étages en Suisse. En moins de cinquante ans, une institution abolie par le législateur, qui la croyait désuète et inopportune, s'impose à lui et s'appête à faire sa rentrée officielle dans le Code civil. Fait piquant, le réveil d'intérêt pour la propriété par étages a fait constater que depuis 1912 — et sans attendre ces dernières années — l'interdiction légale avait été délibérément méconnue dans certaines régions et que de nouvelles propriétés d'étages avaient été créées en violation directe de la loi.

Deux formes de propriétés par étages coexistent donc aujourd'hui: les anciennes propriétés antérieures à 1912 et les sociétés d'actionnaires-locataires. Le levée de l'interdiction frappant les premières pourrait faire supposer que disparaîtraient les secondes, pure solution de remplacement à l'origine. Mais l'expérience a montré que les sociétés d'actionnaires-locataires avaient des

avantages propres, particulièrement appréciables pour les immeubles urbains. Les deux formes continueront donc de coexister.

Le renouveau de l'idée de propriété par étages, en effet, n'est pas un phénomène passager, bien qu'il ait été déclenché par une cause occasionnelle: la pénurie de logements. Celle-ci passée, la faveur pour cette forme de propriété n'a pas cessé de grandir. Il faut penser qu'elle répond à un besoin permanent, né des circonstances économiques et sociales.

L'observation de ce qui s'est produit à l'étranger est révélatrice: le renouveau s'y est également manifesté, antérieurement d'ailleurs. Comme en Suisse, la propriété par étages y existait depuis longtemps. Mais elle n'était pas très répandue. La crise du logement consécutive à la première guerre mondiale lui donna un essor inattendu et surprenant. La crise jugulée, le développement de la propriété par étages persista et même s'accrut. La guerre n'était pas la cause profonde de ce phénomène, elle avait simplement hâté l'évolution. Cette hypothèse est corroborée par le fait que la propriété par étages est apparue dans des pays qui ne l'avaient jamais connue et qui n'ont pas subi de crise de logement due à la guerre et à ses destructions: l'Amérique d'abord, l'Australie ensuite. Le phénomène est tout

1. Guy Flattet, « La copropriété des immeubles divisés par appartements », Journal de Genève, 3 décembre 1946.

2. Guy Flattet, « L'élargissement du marché des ventes immobilières », Journal de Genève, 17-18 janvier 1948; « Les sociétés immobilières d'actionnaires-locataires », Journal des Tribunaux, 1949, 1.610.

à fait général. Nous sommes pris dans une évolution, dont il faut prendre conscience et que nous ne pouvons persister à ignorer.

L'histoire, du reste, révèle l'ancienneté de l'institution. Il n'est pas certain qu'elle ait trouvé place à Rome. Mais on en trouve déjà trace dans le droit babylonien, et on sait qu'elle était assez répandue au début de notre ère dans le bassin oriental de la Méditerranée pour être reprise par le droit byzantin. Nous l'avons reçue nous-mêmes du moyen âge. Elle est apparue avec les villes fortifiées dans lesquelles le terrain était si exigu que les habitants devaient construire en hauteur pour se loger en sécurité à l'intérieur des remparts, c'est-à-dire à la fin du XIe siècle peut-être, au XIIe siècle en tous cas. Elle acquit une organisation très complète, que décrivent les textes du XVIe et du XVIIe siècles. Les maisons soumises à cette forme de propriété étaient divisées juridiquement en « tranches horizontales superposées ». Chaque tranche était l'objet d'une propriété distincte. Les parties d'utilisation commune (cours, escaliers, etc.) appartenaient aux propriétaires des « tranches » dans lesquelles elles se trouvaient, mais elles étaient grevées de servitudes en faveur des autres propriétaires. Un jeu de servitudes diverses et réciproques : servitudes de passage, servitudes d'appui, etc., complétait la propriété de chaque étage et en permettait la jouissance. Les charges d'entretien et de réparations de la maison étaient réparties entre les différents propriétaires. Et fait très important, une sanction énergique frappait les récalcitrants, afin que les autres propriétaires ne souffrissent pas de leur carence : le transfert, temporaire ou définitif, du droit de jouissance du mauvais payeur sur son étage au profit des copropriétaires qui avaient fait l'avance des frais. Les copropriétaires pouvaient ainsi rentrer dans leurs débours, notamment en louant les lieux.

Cette forme de propriété donnait satisfaction, en général. Toutefois, elle donnait lieu à certaines difficultés tenant à son objet matériel. Les maisons n'étaient pas construites pour être divisées entre plusieurs propriétaires. Il s'agissait de maisons individuelles, partagées à l'occasion d'une succession. Il en résultait une distribution irrégulière des pièces, une imbrication des lieux appartenant à divers propriétaires et, partant, une source de conflits.

L'établissement de la sécurité, le débordement des villes au delà des remparts marquèrent le début de la régression pour la propriété par étages. Les grandes codifications du XIXe siècle lui portèrent un coup en l'oublissant ou en ne l'organisant que de façon fragmentaire. Les rédacteurs du Code Napoléon l'omirent purement et simplement dans leur premier projet. Ce n'est que sur les observations des tribunaux d'appel de Lyon et de Grenoble (les cours d'appel du temps) où la propriété par étages était très répandue qu'un article fut introduit dans le code pour répartir, de façon très rudimentaire, les charges d'entretien et de réparations entre les divers propriétaires. Les codes qui se sont inspirés du Code Napoléon ont suivi son exemple. La réglementation de la propriété par étages n'y est que partielle et nettement inférieure à celle de l'époque précédente. Rien, par exemple, n'était prévu en cas de carence d'un des copropriétaires. Les auteurs du Code civil allemand de 1900 pensèrent porter le coup de grâce à cette forme « moyenâgeuse » de propriété en l'interdisant. Leur exemple fut suivi en Suisse.

Quelques années plus tard, elle connaissait un essor inouï dans le monde. L'importance du phénomène justifia qu'on recherche les causes et les formes de ce renouveau.

Les causes. L'utilisation de la propriété par étages au lendemain de la première guerre mondiale pour lutter contre la crise du logement fit ressortir les avantages de cette forme de propriété, appliquée aux grands immeubles modernes, et l'inanité des griefs formulés contre elle.

On avait dit, pour la condamner, que la propriété par étages était archaïque et irrationnelle, qu'elle faisait naître entre copropriétaires des litiges insolubles, enfin qu'elle était incompatible avec le système du registre foncier. L'expérience a balayé ces arguments.

Dire que la propriété par étages est archaïque et irrationnelle, c'est dire qu'elle n'est plus adaptée aux conditions de la vie moderne, qu'elle est incompatible avec notre civilisation économique. Il est juste qu'à l'époque où elle fut interdite son utilité économique devait paraître assez faible. Dans la période d'euphorie que connaissait la bourgeoisie avant 1914 — spécialement en Allemagne — l'acquisition d'un immeuble entier était chose aisée. Toutes proportions gardées, le fractionnement d'un immeuble devait ressembler à celui d'une action de société anonyme. La loi a fixé un minimum à la valeur nominale des actions. On peut considérer que les législateurs du début du siècle ont établi l'unité d'achat sur le marché immobilier à l'immeuble.

A la suite de la guerre 1914-1918, une modification profonde se manifesta. Non seulement il fallait reconstruire les immeubles détruits, mais encore le coût de la vie montait, y compris bien entendu le coût de la construction. Les loyers d'habitation étaient bloqués. Le prix des immeubles montait, mais il rapportait un intérêt moindre qu'auparavant. Les capitaux n'étaient guère attirés par cette forme de placement. Par surcroît, les fortunes individuelles avaient été fortement amputées au cours des hostilités. Les dévaluations devaient les éprouver encore plus. L'augmentation du coût de la construction, l'effritement des fortunes particulières sont de tous les pays. Les individus ne peuvent plus construire d'immeubles locatifs, mais seulement des maisons familiales. Ce sont maintenant des groupes financiers, des compagnies d'assurances, des caisses de retraite... et des spéculateurs qui construisent les immeubles urbains qu'on offre en location. Mais l'esprit qui inspire la construction a changé : seul compte le rendement, et non plus les aises des habitants.

Celui qui tient à être « chez lui » et qui dispose de possibilités financières peut encore avoir une maison individuelle. Toutefois, la solution de la maison familiale appelle de sérieuses réserves, tant du point de vue de l'intérêt privé que de celui de l'intérêt général.

Pour le premier, la solution est coûteuse. Elle impose une perte d'argent et de temps dans les transports quotidiens, car les maisons familiales sont établies à la périphérie des villes. Le ravitaillement y est plus difficile et plus compliqué qu'en ville : les commerçants sont disséminés. Les prix sont sensiblement plus élevés que dans le centre. Le travail de la maîtresse de maison est plus absorbant que dans un appartement : il est plus fatigant de tenir une villa qu'un appartement et il est plus difficile de s'y faire aider. Financièrement, les charges et l'entretien d'une maison individuelle sont proportionnellement plus élevés que ceux d'un grand immeuble. La comparaison du prix d'une maison familiale avec celui d'un appartement équivalent est en faveur de celui-ci : ce dernier est inférieur de vingt-cinq à trente pour cent au premier. Et l'appartement présente l'avantage de se trouver en ville, sur un terrain cher sans doute, mais dont le prix est partagé entre tous les propriétaires.

La propriété d'un appartement est un bon placement. Non seulement, elle offre la sécurité de tout placement immobilier, mais encore elle est de réalisation beaucoup plus facile que la propriété d'un immeuble entier : le marché des appartements est plus accessible que celui des immeubles. La propriété par étages revalorise les immeubles. Même disposées à faire le sacrifice financier, cer-

taines catégories de personnes ne peuvent recourir à la solution de la maison individuelle : le commerçant, l'artisan, l'industriel, le médecin, le dentiste, l'avocat sont parfois obligés de se loger dans un lieu déterminé. Une bonne partie de leur clientèle leur est souvent assurée par leur situation géographique. Ils doivent se trouver au centre ou dans des quartiers populeux, où le terrain est cher et ne permet d'édifier que de grands immeubles.

Pour l'intérêt général, la multiplication des maisons individuelles aux approches des grandes villes présente de sérieux inconvénients. L'éparpillement de la population est dispendieux pour l'économie générale. La perte du temps absorbé chaque jour par le transport du lieu d'habitation au lieu de travail est considérable et préjudiciable à l'économie nationale. L'extension des quartiers de villas oblige à organiser des transports en commun, déficitaires bien entendu, car la densité de la population est faible. Il faut aussi organiser la voirie, installer des conduites d'eau, de gaz, d'électricité, d'égouts, de téléphone sur de très grandes distances pour un petit nombre d'usagers. Le service de la poste est alourdi. L'éclairage public est dispendieux et, si on le néglige, la surveillance de police doit être renforcée, ce qui aboutit au même résultat pécuniaire. Enfin, il faut construire de petites écoles, car on ne peut pas imposer de longs trajets aux enfants, surtout en hiver.

Favoriser le développement de quartiers de maisons familiales autour d'une grande ville, c'est un luxe à la charge des finances publiques, quand un certain stade est franchi. Et si la collectivité ne fait pas l'effort financier nécessaire, il se crée une zone qui ne tarde pas à devenir sordide : ce n'est pas une solution.

Le développement des quartiers de villas étant limité et l'achat d'une maison familiale hors de portée pour beaucoup, le plus grand nombre doit se loger dans les grands immeubles locatifs des villes.

Au siècle dernier ou au début de ce siècle, la location d'un appartement était chose facile. La loi de l'offre et de la demande fonctionnant normalement, il était aisé de trouver l'appartement ou le local de son choix dans le quartier désiré. Les prix étaient stables. Le loyer tenait une place fixe dans le budget individuel. Aujourd'hui, tout est changé. Le contrôle des loyers a enrayé le mécanisme de l'offre et de la demande et créé deux catégories d'immeubles locatifs : les immeubles anciens aux loyers relativement bas, les immeubles de construction récente aux loyers élevés. Le choix a disparu. Un sentiment d'insécurité règne chez les locataires d'immeubles anciens. Ils savent qu'à la première occasion congé leur sera donné pour transformer l'immeuble ou le démolir et le reconstruire afin d'augmenter les loyers. Ils s'abstiennent donc d'y faire des aménagements et s'installent dans le provisoire. Quant aux propriétaires, ils ne font que le minimum d'entretien et de réparations. La difficulté de trouver un autre logement aussi économique incite les locataires à rester dans leurs appartements, même s'ils ne leur conviennent plus. Les grands appartements sont souvent occupés par des personnes âgées et seules, que leurs enfants ont quittées.

Les jeunes générations sont logées dans les immeubles récents, dont les loyers sont élevés. Leurs moyens étant limités, les locataires s'installent au plus juste, en attendant de trouver mieux. Eux aussi restent dans le provisoire et font le minimum de frais sur leur logement. C'est ainsi que se perd le goût du foyer, d'autant que les immeubles locatifs modernes ne sont pas plaisants à habiter. Construits non pour satisfaire les goûts de leurs habitants mais pour répondre à des conditions précises de rendement, ils doivent contenir le plus de monde possible dans le plus petit volume possible. L'idéal est le clapier, sinon le columbarium. Fortement peuplés et construits légèrement, ces immeubles ont une sonorité insupportable.

A ceux qui s'associent pour construire un immeuble, la propriété par étages apporte la solution. Le propriétaire d'un appartement bénéficie de tous les

avantages de la propriété immobilière en pleine ville, il jouit de la stabilité et peut aménager son logis comme il l'entend, sous réserve de respecter les droits des autres propriétaires. Ce sont les classes moyennes qui sont les plus intéressées par cette forme de propriété, car ce sont les plus défavorisées par la situation actuelle du logement. Elles ne peuvent prétendre à une aide officielle et elles ne disposent plus de moyens suffisants pour se tirer d'affaire seules, en dehors de la propriété par étages.

Mais celle-ci intéresse encore tous ceux qui désirent la stabilité pour exercer leur profession ou leur métier. Le médecin ou le dentiste, qui doit faire une installation très coûteuse, aimera mieux acheter son cabinet que rester à la merci d'un congé. Le commerçant aussi. La propriété par étages permet d'échapper à la plaie du bail commercial, tout en donnant satisfaction aux commerçants inquiets de perdre leur clientèle à la résiliation de leur bail. On sait que les commerçants aimeraient obtenir un droit au renouvellement de leurs baux arrivés à expiration et à une indemnité en cas de refus. Ce système est économiquement déplorable. Attribuer un droit spécial au commerçant, c'est restreindre les droits des propriétaires fonciers. Pour les dédommager, on leur permet d'exiger des loyers élevés. En définitive, c'est le consommateur qui fait les frais de l'opération, car le commerçant récupère sur sa clientèle ce qu'il doit payer à son propriétaire. Le bail commercial est un facteur de vie chère. Le consommateur ne le voit pas: il croit que la lutte autour du bail commercial est une lutte entre possédants et qu'elle ne le concerne pas. Il est pourtant intéressé au premier chef par le débat. On peut se demander d'ailleurs jusqu'à quel point le droit du locataire commerçant est justifié: la clientèle d'un commerçant est souvent plus attachée à la position qu'il occupe qu'à ses qualités professionnelles. Dès lors, elle appartient plutôt au propriétaire foncier qu'au commerçant. Lorsqu'un commerçant a des qualités professionnelles vraiment personnelles, sa clientèle n'hésite pas à le suivre.

Actuellement, la création d'un bail commercial est réclamée dans certains milieux. Permettre aux commerçants d'acheter leurs locaux leur retirerait la majeure partie de leurs arguments en faveur du bail commercial.

Ainsi donc cette forme de propriété qu'on disait archaïque et irrationnelle s'est révélée étonnamment adaptée aux nouvelles conditions économiques. Elle a fourni des solutions à un problème que l'on ne pouvait résoudre avec les autres moyens juridiques de se loger: location d'un appartement ou achat d'un immeuble entier. Ce n'est pas une panacée, certes. Mais c'est un moyen qui complète les autres.

On a aussi reproché à la propriété par étages d'être un nid de chicanes. Pour en juger, il faut observer l'expérience.

La réponse n'est pas douteuse. La propriété par étages ne provoque pas plus de conflits que la propriété ordinaire. Elle en provoque même moins, car elle ignore les conflits entre bailleurs et locataires. La plupart de ces litiges viennent des congés et de la fixation du prix du loyer. Ces questions n'existent pas entre copropriétaires. Le seul point de friction possible concerne les conditions de jouissance de l'immeuble.

La pratique montre que les litiges sont extrêmement rares. Et l'on a pris l'habitude depuis une trentaine d'années de prendre des mesures préventives par l'établissement d'un règlement de copropriété déterminant les droits et les obligations respectifs des différents propriétaires. Si le règlement est complet et bien adapté à l'immeuble, aucun conflit ne doit surgir. Seule, une contravention au règlement peut se produire. Elle est sanctionnée selon

les règles du droit commun. L'examen de la jurisprudence des pays qui ont vu se développer la propriété par étages montre l'inexistence pratique de conflits.

On a enfin prétendu que la propriété par étages était incompatible avec le système du registre foncier, parce qu'il faudrait pour l'inscrire autant de feuillets par immeuble qu'il y aurait d'étages. Or dans le système en vigueur, chaque immeuble a un feuillet dans le registre et un seul.

Mais l'argument n'est pas déterminant. En effet, il serait possible d'établir autant de feuillets qu'il y aurait d'étages. Il n'existe pas d'obstacle invincible. Ce serait sans doute une complication, rien de plus. Elle peut même être éliminée, car l'on peut concevoir l'inscription sur un seul feuillet d'un immeuble dont la propriété est divisée selon les étages. L'ordonnance sur le registre foncier indique la voie à suivre par l'exemple qu'elle donne, à l'article 114, de l'inscription des anciens droits d'étages dans le nouveau registre. Il suffirait d'inscrire dans le registre la copropriété sur le terrain et de mentionner les droits particuliers de chaque propriétaire sur son appartement.

Il ne s'agit d'ailleurs que d'une question de technique. Elle ne saurait entraver l'épanouissement d'une institution, dont l'utilité est évidente.

Que reste-t-il des arguments contraires à la propriété par étages? Archaïque? Sa forme est parfaitement adaptée aux besoins modernes. Source de conflits? Une bonne organisation permet de les éviter et l'expérience montre l'inanité de ce grief. Incompatibilité avec le système du registre foncier? Il suffit d'un aménagement pour tourner la difficulté. Aucun inconvénient ne venant contrebalancer les avantages évidents de la propriété par étages il ne faut pas s'étonner de l'essor qu'elle a pris dans les circonstances économiques contemporaines, quelque forme qu'elle revête.

Les formes. Si l'on observe que la propriété par étages n'est que le moyen d'assurer à une personne un logement où elle sera maîtresse, on conçoit que la forme juridique employée peut varier. Le but est d'attribuer à cette personne un droit de jouissance exclusif, perpétuel et cessible sur une partie déterminée d'une maison. Le droit de propriété permet d'atteindre ce but. Mais il n'est pas seul. On peut attribuer la propriété de l'immeuble à une société qui en réserve la jouissance à ses seuls membres. La qualité de sociétaire confère ainsi un droit de jouissance sur une partie déterminée de l'immeuble. Tant que l'intéressé reste membre de la société, il conserve son droit de jouissance exclusif. S'il cède sa qualité, le cessionnaire acquiert le droit de jouissance, comme s'il devenait propriétaire. Ainsi, deux formes coexistent: la propriété proprement dite et la société réunissant les habitants d'un immeuble. La première a été interdite en Suisse en 1912, la seconde a été utilisée depuis dix ans en Suisse pour atteindre le même but sans violer l'interdiction légale, car c'est le moyen qui est interdit, ce n'est pas le but.

La source des deux formes n'est pas la même. La propriété proprement dite est établie par la loi qui en définit les limites et en précise le contenu. La société, elle, est modelée par ses statuts, c'est-à-dire par la volonté de ses fondateurs. A la rigidité de la première s'oppose la souplesse de la seconde. Il est ainsi possible d'adapter exactement le système social aux conditions particulières d'un immeuble et aux désirs de ses occupants. Si, par exemple, les locaux sont utilisés à des fins commerciales ou professionnelles, une clause statutaire peut protéger les membres de la société contre la concurrence, alors qu'il serait difficile de la faire en utilisant la forme de la propriété. C'est sa grande souplesse qui fera subsister en Suisse les sociétés créées depuis dix ans, même après le rétablissement de la propriété proprement dite.

La forme sociale, sous son apparente complexité, est simple. Mais il faut prendre garde à sa constitution: elle doit, d'emblée, être complète et appropriée à l'immeuble, car il serait souvent malaisé de la compléter ou de la modifier après coup. La société est fondée selon les règles de la société anonyme — mais une autre forme pourrait être employée. Les actions sont groupées en lots numérotés. Un tableau annexé aux statuts attribue à chaque lot d'actions la jouissance d'une partie déterminée de l'immeuble social. La valeur des lots est proportionnelle au logement correspondant. La société est tenue de laisser la jouissance de l'immeuble aux propriétaires des lots d'actions. Elle conclut un bail avec l'actionnaire qui veut occuper son logement. Le loyer se compense avec le dividende. De la sorte, l'actionnaire n'a à supporter que sa part des frais d'entretien et de réparations de l'immeuble. Sa quote-part est proportionnelle à la valeur de son logement. Si l'actionnaire ne veut pas occuper lui-même son appartement, la société le loue pour son compte, perçoit le plein loyer et le remet à l'actionnaire après déduction de sa quote-part des charges. L'actionnaire veut-il alléger son appartement? Il lui suffit de céder ses actions. La forme sociale donne aux intéressés une sanction énergique contre celui d'entre eux qui ne paye pas sa part des charges: la résiliation de son bail. La société peut alors louer l'appartement et percevoir le loyer, qu'elle emploie cette fois à éteindre la dette du récalcitrant. La même sanction peut aussi être utilisée contre l'actionnaire-locataire qui importunerait les autres habitants de l'immeuble.

L'expérience faite en Suisse depuis dix ans a montré que la forme des sociétés d'actionnaires-locataires répondait exactement aux besoins et aux désirs des intéressés. Aucun procès n'a éclaté. Les résultats ont donné pleine satisfaction.

L'autre forme, la propriété proprement dite, est organisée de manière différente. Les parties soumises à la jouissance privée appartiennent en propriété à des personnes déterminées. Les parties d'utilisation commune appartiennent en copropriété aux divers propriétaires. Ainsi, le propriétaire d'un appartement est copropriétaire des parties communes: le droit de copropriété est l'accessoire et le complément nécessaire du droit de propriété.

La copropriété nécessite une organisation des copropriétaires pour l'administration des parties communes. C'est à la loi qu'il faut se référer pour organiser cette communauté, définir ses pouvoirs et ses moyens de coercition. Pour prévenir les difficultés, la pratique a pris l'habitude de créer des règlements de copropriété. Les droits et les obligations des copropriétaires sont précisés par le règlement. Leur violation est une contravention au règlement et entraîne des sanctions.

La loi doit contenir une disposition particulière pour permettre de vaincre la résistance d'un copropriétaire qui ne veut pas payer sa part des frais de l'immeuble. Le moyen le plus simple consiste généralement à accorder aux copropriétaires qui ont fait l'avance des frais une créance privilégiée sur l'appartement du récalcitrant.

Certaines lois prévoient également la possibilité d'expulser le propriétaire qui viole les devoirs élémentaires du voisinage. Sous contrôle de justice, son appartement est vendu et le prix lui est remis.

Le système de la propriété est favorable au crédit du propriétaire, qui peut hypothéquer son appartement, comme tout immeuble. Les sociétés d'actionnaires-locataires ne se prêtent pas à l'hypothèque d'un appartement isolé. Mais pratiquement, le même résultat est atteint par l'actionnaire qui demande à une banque une avance sur ses titres.

Les deux formes de propriété par étages ont de légères différences. Mais elles atteignent le même but. Deux conditions sont essentielles pour leur réussite: les statuts pour l'une, le règlement de copropriété pour l'autre doivent être parfaitement au point, et ils doivent être appliqués par une personne connaissant bien le système et pourvue d'autorité. Prenant un bon départ, l'avenir de la propriété par étages est assuré. G. F.