

DAHIR
RELATIF AUX ALIGNEMENTS, PLANS D'AMENAGEMENT
ET D'EXTENSION DES VILLES, SERVITUDES ET TAXES DE VOIRIE

EXPOSE DES MOTIFS

Le développement prodigieux de certaines villes du Maroc a révélé clairement la nécessité d'imposer, pour le bien de tous, une voirie méthodique. Jusqu'ici, l'Administration n'avait les moyens d'intervenir que par des mesures d'occasion et d'espèce. Le présent Dahir a pour but de combler cette lacune en instituant une législation complète de la voirie.

Le système qu'il établit est assez différent du système français, - d'ailleurs composite et qu'aucun texte d'ensemble n'a jamais codifié. Il s'inspire de diverses préoccupations particulièrement impérieuses au Maroc : celle de l'hygiène surtout, à laquelle tous les intérêts privés doivent être sacrifiés sans conteste; la nécessité d'agir vite, afin de devancer en quelque sorte un développement trop rapide ; l'intérêt de l'esthétique, qui impose, en vue de l'avenir même du pays, la conservation de ses richesses pittoresques...Il n'innove en rien, d'ailleurs, et se borne à adapter au caractère français l'esprit des législations étrangères les plus modernes.

Voici les points principaux sur lesquels le texte du Dahir appelle quelques commentaires :

1° Caractère juridique de la servitude d'alignement

On sait en quoi consiste cette servitude en droit français: dès qu'un immeuble est frappé d'alignement, le propriétaire a l'obligation absolue de le laisser déperir. Il ne peut faire à la façade aucun travail "confortatif", de quelque nature qu'il soit ; et quand, au bout de longues années, sa maison délabrée menace ruine, l'Administration, après en avoir ordonné la destruction dans l'intérêt public, a le droit d'exproprier le terrain nu sur toute la profondeur de l'alignement.

Il est à peine nécessaire d'insister sur les inconvénients d'une telle législation, particulièrement sensibles au Maroc :

Sans parler de son caractère suranné, cette servitude de ruines, si l'on peut dire, paraît bien en contradiction avec les règles de l'hygiène et les exigences de l'esthétique. C'est à elle que nous devons le spectacle de toutes ces masures boiteuses et malsaines, aux murs badigeonnés d'affiches, qui encombrent la perspective de certaines voies publiques en France. Elle est, d'autre part, très lente dans ses résultats, qui dépendent de la solidité des maisons, et se font attendre, dans certains cas, depuis le début du siècle dernier. Elle est enfin compliquée et donne lieu, entre les propriétaires et l'Administration, à des procès incessants, d'autant plus longs et plus coûteux qu'ils reposent sur d'inutiles subtilités juridiques.

Il est vrai que le domaine d'application de cette servitude a été singulièrement restreint, et d'heureuse façon, par les tribunaux même, le Conseil d'Etat surtout, qui se refuse à l'admettre dès que le rescindement d'un immeuble atteint une profondeur tant soit peu importante. Les propriétaires acquièrent ainsi la garantie de l'expropriation.

Mais cette garantie n'en reste pas moins une charge ; et, si l'on réfléchit qu'un plan d'alignement a une durée illimitée, on se rendra compte que cette législation, qui fait peser indéfiniment sur certains immeubles la menace de l'expropriation, demeure en soi, très draconienne encore.

Le régime institué par l'article 2 du présent Dahir, et qui s'inspire plus spécialement du règlement de la Ville de Lausanne où il a donné d'excellents résultats, n'encourt pas les mêmes critiques. Il peut se résumer ainsi: dès qu'un alignement a été approuvé et rendu public, les propriétés qu'il englobe sont, pour ainsi dire, figées dans leur état actuel; aucune construction nouvelle ne peut être élevée sur les terrains frappés de servitude, et quant aux constructions anciennes, les propriétaires peuvent en assurer normalement l'entretien. L'Administration sera, dès lors, tenue, pour réaliser son plan, d'exproprier terrains et maisons d'après leur valeur; mais, du moins, ces immeubles ne resteront-ils sous le coup de cette menace que pendant un délai maximum de 20 ans, délai qui paraît suffisant pour permettre l'exécution de la voie publique projetée, et qu'il ne sera nécessaire de renouveler que dans des cas très rares.

Ainsi les obligations que, dans ce système, la servitude d'alignement impose aux propriétaires riverains, ont au moins des limites précises qui constituent pour eux des garanties. Ils ont, d'autre part, le loisir de réparer et d'entretenir leurs immeubles, jusqu'au jour où dans un délai certain, l'Administration les expropriera, d'après la valeur même de ces immeubles et non pas seulement d'après la valeur des terrains nus, en les indemnisant, d'ailleurs, des dépenses d'entretien normalement effectuées depuis l'origine.

Il est vrai de dire que cette valeur, en vertu des règles assignées au juge de l'indemnité, ne peut être supérieure à celle qu'avaient les immeubles au jour de l'arrêté d'alignement, et que, d'autre part, il doit être tenu compte, dans la fixation de l'indemnité, de la plus-value immobilière qui résultera de l'ouverture ou de l'élargissement de la voie publique. Mais ces principes, qui tendent à retenir entre les mains de la collectivité le bénéfice d'une "rente du sol" qu'elle a seule créée et dont le jeu des lois économiques fait profiter à tort quelques privilégiés, sont admis, à l'heure actuelle, par tous les esprits, appliqués strictement par les nations les moins ouvertes aux idées sociales, et ont, il faut bien le dire, leur raison d'être au Maroc plus que partout ailleurs.

2° Plans d'aménagement et d'extension

Tel est l'instrument juridique que le présent Dahir met aux mains de l'Administration, et qui doit lui servir à réaliser tous les travaux d'élargissement, de redressement, de prolongement, d'ouverture de rues ou de places qu'il lui paraît nécessaire d'entreprendre dans le réseau de ses voies urbaines.

Mais il ne suffit pas que l'Administration puisse réaliser par voie d'arrêtés d'alignement des modifications partielles dans la voirie d'une ville. Il est essentiel qu'elle puisse accomplir des mesures d'ensemble, à longue portée, et, dans ce but, poursuivre l'exécution méthodique, non seulement d'un plan d'aménagement de la ville actuelle adaptant dans la mesure du possible le réseau des voies existantes aux nécessités de l'hygiène publique, aux commodités de la circulation, aux exigences de l'esthétique, mais aussi d'un plan d'extension, ou plan anticipé de la ville future, permettant de devancer, en quelque sorte, son développement et de l'ordonner par avance. On voit l'utilité d'une telle pratique, qui confère au pouvoir public un rôle de fondateur de ville, ou plutôt d'éducateur, chargé de diriger sa croissance et de surveiller sa santé. Elle seule permet la création rationnelle d'une ville, en refoulant à mesure, dans des cadres établis d'avance, la poussée désordonnée des constructions.

Au Maroc, plus que partout, cette précaution apparaît, de toute évidence, indispensable. Il est ici du devoir absolu de l'Administration d'intervenir, d'empêcher que, dans un pays de soleil violent et de pluies diluviennes, les villes européennes surgissent au hasard, s'entassent dans des emplacements malsains, se pressent jusqu'à étouffer les rues entre leurs murs, et montent même à l'assaut des villes indigènes, au risque d'en tuer le pittoresque et au mépris de l'hygiène générale. Attirer la ville naissante dans l'emplacement le plus favorable qui se puisse

trouver, le plus propice à son rôle et à son extension future, le plus sain, le mieux disposé pour l'agrément de la vie et pour la grâce de la cité même, tracer un réseau de voies qui contribuent à cet agrément et facilitent en même temps les grands courants de circulation, ménager des espaces libre, aérer et boiser suffisamment la ville : ce sont ici des problèmes qui s'imposent à l'Administration, et qu'elle ne peut résoudre sans un plan d'ensemble, qui fixe d'avance les alignements et détermine les servitudes.

Cette pratique est, d'ailleurs, très générale à l'étranger : non seulement en Allemagne, où elle a permis la création de véritables villes modèles, mais en Suisse, en Hollande, aux Etats-Unis et en Angleterre même. Une proposition de loi déposée, le 28 Novembre 1912, sur le bureau de la Chambre, par M. Jules Siegfried, tend à l'imposer en France.

L'article 6 du présent Dahir prévoit donc qu'il peut être établi pour chaque ville du Maroc, un plan général d'alignement, dit plan d'aménagement et d'extension, s'étendant à toute l'agglomération et sa banlieue, qui fixe, pour le présent et l'avenir, tout le réseau des voies publiques, avec les places, les jardins, les parcs nécessaires à ménager ou à prévoir, qui détermine même les conditions auxquelles, dans l'ensemble ou suivant les quartiers, les constructions pourront être établies, de manière à sauvegarder la beauté de la ville et la santé des habitants.

Quels seront les effets de ce plan d'alignement, qui déborde la cité actuelle et jette ses mailles sur toute la campagne environnante ? Ces effets ne sont pas différents de ceux qui s'attachent à un alignement partiel. Sur tous les terrains frappés, bâtis et non bâtis, c'est la servitude dont l'analyse vient d'être faite, avec toutes les conséquences qu'elle entraîne. Ainsi, dans toute la banlieue où s'étend la vaste toile d'araignée, aucune construction ne peut s'élever que le long des voies publiques prévues ou à l'intérieur des îlots, et suivant les conditions imposées ; les terrains englobés dans ces voies sont grevés d'une servitude "non aedificandi", jusqu'à ce que l'Administration, dans le délai connu, les exproprie ou laisse périmer l'interdiction.

La servitude paraît ici plus lourde que tout à l'heure, parce que le résultat en est incertain. Qui peut dire, en effet, si la ville, dont on prévoit largement l'extension, se développera dans tel ou tel sens, et avec quelle rapidité ? Certains propriétaires éloignés du centre auront subi une gêne inutile si le mouvement de la ville reste en deçà de leurs terrains. Il n'en est rien cependant. De deux choses l'une en effet : ou le courant des constructions s'est détourné de ces terrains, et l'Administration, s'apercevant assez tôt de cette tendance, abrogera toute une partie du plan devenue inutile. Ou c'est le cas contraire, et son acte de prévision aura été à l'avantage des propriétaires, qu'elle a prévenus et mis en garde d'avance, au lieu de les laisser construire pour les exproprier après coup.

Il est un cas, néanmoins, où l'application de ce système conduirait en pratique à des conséquences déplorables. C'est celui où certaines parties du plan se projettent sur des propriétés très morcelées, des constructions très denses, dont l'orientation générale est directement incompatible avec celle des voies prévues. Son exécution normale, par la voie de la servitude d'alignement, aurait pour effet de rendre impossible, dans ce bouleversement général de la propriété, la construction d'un quartier sain, agréable et répondant aux conditions exigées par le plan.

Le premier remède qui apparaît, c'est celui de l'expropriation par zone, qui permet à l'Administration d'acquérir tout un quartier pour revendre plus tard les terrains après leur division en lots nouveaux. C'est une faculté que toutes les législations accordent à l'autorité supérieure, qu'elle possède, en partie du moins, à Paris, et qu'un projet de loi récent a pour but de rendre générale. Mais cette vaste mesure de coercition ne semble pouvoir être employée, malgré tout, qu'à la dernière extrémité. Ne serait-il pas possible de permettre aux intéressés

d'éviter l'expropriation et la revente en organisant eux-mêmes et, pour eux seuls, une opération semblable ? C'est dans ce dernier ordre d'idées qu'une loi allemande du 28 Juillet 1902, qui a été appliquée avec un plein succès à Francfort-sur-le-Mein, institue toute une procédure qui permet à l'Administration supérieure, sur demande des intéressés, d'opérer une refonte complète de la propriété et de " redistribuer" les terrains suivant les indications du plan. Cette procédure a paru pouvoir être adaptée à nos habitudes françaises au moyen du système des associations syndicales de propriétaires, employé en France dans les cas les plus nombreux, et qui permet aux intéressés de s'imposer à eux-mêmes les mesures que commande l'intérêt de tous.

Aux termes de l'article 9 du présent Dahir, l'Administration, dans le cas que nous envisageons, peut provoquer la constitution d'un pareil organisme dans le périmètre qu'elle a fixé. L'association est constituée, suivant le système français, dès qu'une majorité, majorité en nombre et en terrains a donné son adhésion au projet. Une commission syndicale, élue par les intéressés, et investie par la loi des pouvoirs les plus larges, procède alors aux opérations qui sont sa raison d'être. Elle peut apporter aux limites des parcelles, dans le périmètre, toutes les rectifications nécessaires pour l'exécution du plan général, elle peut même, si cette mesure est insuffisante, entreprendre une vaste opération d'ensemble, qui consiste à mettre fictivement en commun tous les terrains de l'association et à les répartir de nouveau entre les intéressés, en tenant compte de leur étendue, de leur situation respective, de leur valeur, et de manière à respecter les alignements prévus ou les servitudes imposées.

Il n'était pas sans intérêt de prévoir que l'Administration pût faire au moins cette tentative avant de recourir à l'arme de l'expropriation.

3° Lotissements

La réglementation des lotissements est une conséquence logique et nécessaire du système général qui vient d'être exposé. Les lotissements, en effet, ne sont autre chose, du point de vue de l'Administration, que des plans particuliers d'alignement : projets d'aménagement de quartiers, projets d'extension de villes, ou même de fondation de villes nouvelles. Et, dans tous les cas, ils intéressent l'autorité supérieure au même titre, sinon plus, que les constructions individuelles. Ils constituent une sorte d'empiètement sur ses droits en matière de voirie; et elle a le devoir de les régler, pour accomplir pleinement sa mission.

Dans ce but, tout lotissement doit être autorisé. Il est soumis à l'Administration, qui l'examine et reconnaît s'il satisfait aux conditions qu'imposent l'intérêt supérieur de l'hygiène, les facilités de la circulation, et le souci de l'esthétique, et y apporte, s'il y a lieu, toutes modifications utiles. Si le lotissement s'applique à des terrains compris dans un plan d'extension, il doit être conforme aux indications de ce plan, s'il lui est extérieur, il doit se raccorder avec lui.

Telles sont les principales dispositions du présent Dahir qui appellent quelques commentaires. Le titre III, après avoir posé le principe qu'aucune construction ne peut être élevée dans les villes qu'après autorisation préalable de l'Administration, se borne à rendre légale au Maroc, en étendant quelque peu son domaine, la pratique des règlements municipaux de construction. Le titre IV institue diverses taxes et droits de voirie qui existent dans la plupart des villes de France.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand sceau de Moulay Youssef)

A Nos Serviteurs intègres, les Gouverneurs et Caïds de l'Empire fortuné, ainsi qu'à Nos Sujets.

Que l'on sache par les présentes, puisse Dieu Très-Haut en illustrer la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Considérant que les villes de son Empire ne cessent de se développer et qu'il est nécessaire de réglementer ce développement dans l'intérêt de l'esthétique, de l'hygiène, de la sécurité publique et de la circulation.

A Décrété ce qui suit :

TITRE PREMIER

Des alignements

ARTICLE PREMIER.- Des arrêtés de Notre Grand Vizir, des arrêtés des Pachas et des Gouverneurs, approuvés par le Directeur Général des Travaux Publics, auquel est donnée, à cet effet, délégation permanente de Notre Grand Vizir, reconnaissent les routes, chemins ou rues faisant partie du domaine public et fixent leur largeur.

Ces arrêtés sont pris sur la proposition du service des Travaux Publics et visés par l'autorité administrative de contrôle.

Ils portent confirmation du domaine public et fixation de ses limites.

Ils ne peuvent être l'objet d'aucune réclamation passé le délai d'un an, compté à partir de leur publication par extrait au Bulletin Officiel, prescrite par l'article 4 ci-après.

ARTICLE.2- Des arrêtés pris dans les mêmes formes que ci-dessus, peuvent décider l'élargissement et le redressement des voies existantes, ainsi que l'ouverture des voies nouvelles. Ils sont accompagnés d'un plan indiquant les limites fixées à la voie publique.

Ces arrêtés valent déclaration d'utilité publique des travaux et de cessibilité des terrains.

A dater de la publication desdits arrêtés, aucune construction nouvelle ne peut être élevée sur les terrains englobés dans la voie publique en vertu du plan ci-dessus désigné, et il ne peut être fait aux constructions existantes, sur les mêmes terrains, que les réparations d'entretien autorisées par l'Administration.

La prise de possession a lieu à l'amiable ou par voie d'expropriation. Il appartient à l'Administration seule de recourir à cette procédure, sous la réserve indiquée au dernier paragraphe du présent article.

Il n'y a lieu à indemnité que dans le cas où la plus-value résultant ou devant résulter pour l'immeuble de l'exécution du travail public envisagé ne serait pas supérieure ou égale au préjudice causé par l'expropriation, lequel doit être évalué en tenant compte :

1° de la valeur de l'immeuble avant cette date, étant entendu que ladite valeur ne peut dépasser celle qu'il avait au jour de la publication du plan ou, au plus, dix ans avant la date de l'expropriation ;

2° des dépenses d'entretien autorisées en vertu du paragraphe 3 ci-dessus du présent article.

Il sera tenu compte par le juge de ces divers éléments pour la fixation de l'indemnité.

Les arrêtés prévus au présent article ont une durée limitée, laquelle ne peut être supérieure à 20 ans. Ils peuvent être prorogés pour des périodes d'égale durée et dans les mêmes formes que plus haut.

ARTICLE 3.- Dès la publication d'un arrêté conformément, à l'article précédent, l'Administration peut poser, sur les terrains nus, des bornes indiquant les limites assignées aux voies publiques.

ARTICLE 4. -Les arrêtés pris en application des articles 1^{er} et 2 sont affichés et publiés dans les villes et agglomérations intéressées. Un extrait sommaire de ces arrêtés est, en outre, inséré au Bulletin Officiel.

ARTICLE 5. -Dans le cas prévu à l'article 2 et lorsqu'il s'agit des voies urbaines, l'arrêté n'est pris qu'après enquête. Pendant un mois, le projet d'arrêté et les pièces annexes restent déposés au Bureau des Services Municipaux. Le public peut en prendre connaissance et présenter ses observations.

Ce dépôt est annoncé par des avis affichés et publiés dans la ville. Le délai d'un mois prévu au paragraphe précédent part de cette publication.

T I T R E II

Des plans d'aménagement et d'extension des villes

ARTICLE 6. -Il peut être établi, pour chaque ville de la zone française de l'Empire, un plan général d'alignement, dit plan d'aménagement et d'extension, fixant la largeur, la direction et le profil des voies existantes et des voies nouvelles, l'emplacement, l'étendue et la disposition des jardins ou parcs, réserves boisées et espaces libres à créer, les servitudes à établir dans l'intérêt de la sécurité publique, de l'hygiène, de la circulation ou de l'esthétique.

ARTICLE 7. -Le plan prévu à l'article 6 ci-dessus est dressé par le service des Travaux Publics, sur avis de la municipalité intéressée, et déclaré d'utilité publique par Dahir.

Il est soumis, en totalité ou par fractions, à une enquête d'un mois dans les formes établies par l'article 4 ci-dessus.

Pendant toute la durée de l'enquête et jusqu'à l'approbation définitive du projet, aucune autorisation de bâtir ne sera accordée sur les terrains frappés. Cette interdiction ne peut avoir une durée supérieure à six mois.

ARTICLE 8. -Le plan général d'alignement, déclaré d'utilité publique comme il est dit ci-dessus, entraîne les effets spécifiés aux articles 2 et 3.

Il est procédé à son exécution conformément aux dispositions desdits articles.

ARTICLE 9.-L'Administration peut provoquer, en outre, en vue de l'exécution dudit plan dans des zones déterminées, la constitution d'associations syndicales de propriétaires.

Dans ce cas, le Chef des Services Municipaux avertit individuellement les propriétaires intéressés qu'un projet de statut et le plan du périmètre de l'association sont déposés au Bureau des Services Municipaux, où ils peuvent en prendre connaissance, et les convoque en même temps à une assemblée générale dans un délai minimum de huit jours, plus les délais de distance.

L'adhésion de la moitié des propriétaires représentant la moitié des terrains est nécessaire et suffisante pour la constitution de l'association. Les adhésions peuvent être

données par écrit. Le défaut de réponse ou l'abstention lors du vote sont considérés comme une adhésion.

Dans le cas où les conditions prescrites par le paragraphe précédent ont été remplies, l'association est constituée par arrêté du Grand Vizir.

L'association est représentée par une commission syndicale de cinq membres au moins, de neuf membres au plus, élue par l'assemblée générale dans les conditions fixées aux statuts. Le Chef des Services Municipaux est président de droit de la commission.

La commission syndicale ainsi constituée a le pouvoir non seulement d'apporter aux limites des parcelles toutes les rectifications nécessaires pour l'exécution du plan général d'alignement dans le périmètre de l'association, mais encore, s'il y a lieu, de mettre en commun tous les terrains compris dans ledit périmètre et d'opérer d'office, conformément aux indications du plan, la répartition entre les propriétaires syndiqués des terrains situés en dehors des voies publiques prévues, en tenant compte de la superficie actuelle de chaque immeuble, de son étendue en façade et de sa valeur.

La décision de la commission syndicale est homologuée par arrêté du Grand Vizir. Dès la date de cet arrêté, l'Administration peut prendre possession des terrains réservés aux voies publiques.

Les frais occasionnés par les opérations de la commission syndicale sont recouverts sur les propriétaires syndiqués au moyen de taxes dont les rôles sont établis par la commission et visés par le Service des Finances. Les fonctions de membre de la commission sont gratuites.

ARTICLE 10- Tout lotissement de terrains destinés à la construction doit être autorisé par l'Administration. Le propriétaire desdits terrains est tenu de soumettre à l'autorité locale le plan du lotissement, indiquant les voies réservées à la circulation commune et les limites assignées à chaque lot.

L'Administration peut, dans l'intérêt de la sécurité publique, de l'hygiène, de la circulation ou de l'esthétique, apporter au plan du lotissement toutes modifications utiles et imposer des servitudes concernant la voirie ou la circulation.

Dans le cas où il existe un plan général d'alignement sur les terrains qui font l'objet du lotissement ou aux abords desdits terrains, l'autorisation n'est accordée que si le lotissement est conforme aux indications du plan ou s'il se raccorde avec lui.

TITRE III

Des constructions urbaines

ARTICLE 11 - Il est interdit d'édifier aucune construction, dans les villes ou agglomérations, sans autorisation préalable de l'Administration.

Les arrêtés prévus à l'article 12 ci-dessous déterminent les formes de la demande en autorisation de construire et les pièces qui doivent y être jointes.

L'autorisation ne sera accordée que si la construction projetée est reconnue satisfaisante aux prescriptions desdits arrêtés.

La décision de l'Administration doit être notifiée à l'intéressé dans le délai d'un mois à dater du dépôt de la demande, dont il est donné récépissé. Après ce délai, il peut être passé outre par le propriétaire.

ARTICLE 12 -Des arrêtés pris dans les formes prévues à l'article I^{er} fixent les conditions auxquelles doivent satisfaire les constructions particulières dans l'intérêt de la sécurité publique, de l'hygiène, de la circulation et de l'esthétique, aussi bien en bordure des voies publiques qu'à l'intérieur des propriétés.

Ces arrêtés déterminent : la hauteur que ne peuvent dépasser les constructions, ainsi que les dimensions minima des cours intérieures ; la superficie et les dimensions minima de tout immeuble destiné à l'habitation, ainsi que la hauteur des étages et les dimensions des pièces ; les installations à établir pour l'évacuation des eaux sales, ordures et matières usées, les matériaux interdits dans les constructions, et toutes mesures destinées à prévenir les incendies.

Ils peuvent imposer, en outre, aux propriétaires les servitudes nécessaires dans l'intérêt de l'hygiène, de la circulation et de l'esthétique. Ils peuvent, notamment, pour certains quartiers ou certaines rues, interdire les constructions sur une largeur déterminée en retrait des alignements, imposer la création d'espaces libres, soit à l'intérieur des îlots de terrains bâtis, soit aux alentours des habitations, fixer la proportion de la surface bâtie par rapport à la superficie de l'immeuble, les distances des habitations entre elles, sans qu'en aucun cas la surface où la construction est permise puisse être moindre du cinquième de l'ensemble de la parcelle envisagée, interdire certaines catégories de constructions, déterminer le caractère architectural des façades.

TITRE IV **Des taxes de voirie** **Droits de voirie et d'occupation temporaire**

ARTICLE 13 -Les autorités municipales sont autorisées à établir des taxes de voirie à l'occasion des constructions faites le long de la voie publique, ainsi que sur les saillies susceptibles d'être autorisées d'une façon permanente, telles que soubassements, seuils, marches, bornes, balcons, cheneaux, corniches, etc.

Elles peuvent également établir des taxes sur les étalages, dépôts de matériaux, auvents, enseignes, etc., dont l'installation sera autorisée à titre précaire sur la voie publique.

Les autorités chargées de l'entretien des voies publiques peuvent établir des taxes sur les occupations de la voie publique par les canalisations établies dans le sol ou au-dessus du sol.

Les occupations de la voie publique ou de son sol ne sont autorisées qu'à titre précaire; l'administration conserve le droit de les modifier ou de les supprimer dans l'intérêt de la sécurité, de la commodité, de la circulation, de la salubrité et de l'esthétique.

Taxe de raccordement à l'égout

ARTICLE 14 -Tout propriétaire d'un immeuble déversant ses eaux sales ou excréments dans un égout public est tenu de payer une taxe fixée par l'autorité qui entretient l'égout.

Cette taxe peut être réduite pour les propriétaires qui ont contribué à la construction de l'égout.

Taxes pour la construction des chaussées

ARTICLE 15 -Les propriétaires des terrains situés en bordure d'une rue sont appelés à contribuer à la construction de la chaussée de cette rue. Ils sont frappés d'une taxe pouvant s'élever à la moitié des frais de construction de la chaussée au droit de leur propriété, non compris les trottoirs.

Construction et entretien des trottoirs

ARTICLE 16 -La construction et l'entretien des trottoirs, dans les villes ou agglomérations, sont à la charge des propriétaires riverains.

Les autorités municipales peuvent se substituer aux propriétaires pour exécuter les travaux de construction et d'entretien des trottoirs. En ce cas, ces derniers sont frappés d'une taxe qui peut atteindre les trois quarts des dépenses faites devant leur propriété.

Taxe de balayage

ARTICLE 17 -Le balayage des rues, chaussées et trottoirs incombe aux propriétaires, ou principaux locataires, au droit de leur immeuble. Toutefois, pour les rues où l'Administration se charge du balayage, cette obligation peut être transformée en taxe.

Taxe pour usure des chaussées

ARTICLE 18 -Tout particulier qui effectue des transports ou charrois occasionnant une usure anormale aux chaussées peut être frappé d'une taxe correspondante à la réparation des dégâts dont il est la cause.

TITRE V

SANCTIONS

ARTICLE 19 -Les infractions aux prescriptions du présent Dahir sont punies d'une amende de 1 à 300 francs et d'un emprisonnement de 1 jour à 1 mois ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice de la démolition des constructions ou de l'exécution des travaux nécessaires aux frais du propriétaire.

Fait à Rabat, le 20 Djoumada EL OULA 1332

(16 AVRIL 1914)

Vu pour promulgation et mise à exécution

RABAT, le 17 Avril 1914.

Le Commissaire Résident Général,

LYAUTEY.