

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 25 MARS 1931

Proposition de Loi concernant l'Urbanisation des Villes et Communes.

DÉVELOPPEMENTS

MADAME, MESSIEURS,

La Belgique a, au cours de l'année 1930, célébré le développement de ses institutions pendant le dernier siècle.

Il nous appartient, au début du nouveau siècle, pour assurer le développement progressif de nos villes et communes, éléments essentiels de notre prospérité, de les doter d'une législation qui leur donne les droits nécessaires et leur impose certaines règles pour procéder à l'urbanisation des quartiers nouveaux et à la transformation urbanistique des quartiers anciens.

La Belgique est un des rares pays d'Europe qui ne possède pas de législation organique à ce sujet.

C'est pourquoi, nous avons l'honneur de présenter aujourd'hui à l'approbation du Sénat une proposition qui nous paraît répondre aux exigences de la situation et compléter heureusement la législation existante.

Cette proposition a le mérite d'avoir été préparée il y a quelque temps déjà par la Fédération des Ingénieurs communaux de Belgique et spécialement par M. Pol De Bruyn, Ingénieur en chef des travaux de la Ville de Liège.

Nous reproduisons presque sans modifications les développements et le

texte de la proposition préparée par eux :

L'Urbanisation des Grandes Agglomérations.

Ses bases légales en Belgique.

Le développement rapide des agglomérations urbaines a été l'un des phénomènes sociaux les plus caractéristiques de la seconde moitié du siècle dernier. Dans notre pays comme chez la plupart de nos voisins, il a pris les pouvoirs publics au dépourvu et ce sera un sujet d'étonnement pour les historiens futurs de constater combien cette époque, qui a brillé d'un éclat incomparable par les conquêtes de la science, s'est montrée inférieure dans le domaine du développement des agglomérations bâties, corollaire de l'orientation nouvelle de la vie industrielle.

L'excès du mal a provoqué la réaction inévitable. Dans divers pays, des hommes ont surgi qui ont analysé les causes de cette médiocrité et proposé des solutions. D'abord divergents, ces efforts n'ont pas tardé à s'orienter dans une voie commune et, malgré les tendances particulières des diverses écoles, des principes fondamentaux d'urbanisme se sont fait jour. Une science nouvelle est née. Des archi-

tectes, des ingénieurs, des artistes, des hygiénistes, des sociologues s'y sont voués avec ardeur, s'efforçant d'embrasser, d'un coup d'œil synthétique, les multiples aspects de cette science nouvelle, alors que chacun d'eux n'était préparé, par sa formation professionnelle, à s'en assimiler qu'une partie.

Ainsi se sont formés les urbanistes. Un large champ était ouvert à leur activité; ils n'ont pas manqué de s'y lancer. Des projets, conçus suivant les principes nouveaux, ont vu le jour de toutes parts et ont été salués d'acclamations pleines d'espoir. On a pu croire un instant que le difficile problème était résolu et que nos villes étaient assurées, pour l'avenir, d'un développement heureux et méthodique tenant compte des exigences nouvelles de la circulation, de l'hygiène et du bien-être matériel et moral des populations. Il a suffi des premiers essais de réalisation pour qu'on s'aperçût qu'on était encore loin du but poursuivi.

La transformation radicale des moyens de circulation avait été si imprévue et si rapide qu'il avait été impossible d'approprier au fur et à mesure de cette évolution, les agglomérations anciennes à ces besoins nouveaux. D'autre part, les extensions désordonnées, faites sans aucun souci d'ensemble, avaient, en quelques lustres, encerclé bien des villes d'une ceinture de faubourgs, entravant leur expansion vers la campagne tout autant que l'ancienne enceinte de remparts disparue quelques années auparavant. Ce dernier inconvénient s'était surtout fait sentir dans les agglomérations traversées par des limites administratives, plaçant leurs diverses parties sous la gestion de pouvoirs publics différents.

Mais le principal obstacle à l'exécution des programmes d'urbanisation était que les lois ne prévoyaient rien dans ce but. Dans la plupart des pays,

notamment dans ceux où la législation civile est inspirée du Code Napoléon, les lois sur lesquelles devait se baser l'exécution des projets étaient antérieures à l'époque où s'était manifesté le phénomène de la croissance rapide des agglomérations. Elles avaient été faites en vue d'autres travaux et avaient pu s'appliquer tant bien que mal à l'extension des villes, aussi longtemps que celle-ci n'avait pas pris le caractère intensif qui se manifesta par la suite.

Le sort de l'urbanisme est donc lié à la création d'une législation qui assure l'exécution des programmes arrêtés. Plusieurs pays ont adopté pareille législation avant la guerre mondiale; depuis celle-ci, la plupart des autres se sont empressés de les imiter et les premiers de compléter et de réajuster les lois votées antérieurement.

La Belgique s'est non seulement laissée devancer dans ce domaine par tous ses voisins; mais elle est actuellement le seul pays de l'Europe occidentale qui n'ait pas sa loi pour l'urbanisation des agglomérations. Elle ne peut tarder de se réhabiliter aux yeux des nations voisines, non seulement en adoptant comme elles une telle loi, mais en profitant, dans l'élaboration de celle-ci, des enseignements qu'a donnés l'application des lois similaires dans les pays où les situations sont comparables à la nôtre, et en portant d'emblée la loi belge à un degré de perfection qui n'aura été obtenu, dans ces pays, qu'à la suite de plusieurs tâtonnements.

Avant d'examiner ce que pourrait être une telle loi, il y a lieu d'exposer brièvement la genèse de notre législation actuelle et de mettre ensuite en regard ce qui a été fait dans les pays voisins, ainsi que les observations auxquelles cela y a donné lieu.

§ 1^{er}. — LÉGISLATION BELGE ACTUELLE.

La législation belge s'appliquant à l'urbanisation, comme la française, trouve sa base dans les lois promulguées par Napoléon. Il faut cependant remonter au début de la période révolutionnaire pour voir apparaître les principes fondamentaux de cette législation. Ils se trouvent, quelque peu épars, dans quelques lois que nous allons citer :

Le décret du 14 décembre 1789, relatif à la constitution des municipalités, stipule en son article 50 :

« Les fonctions propres au pouvoir municipal, sous la surveillance et l'inspection des assemblées administratives, sont :

» De faire jouir les habitants des avantages d'une bonne police, notamment de la propreté, de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité dans les rues, lieux et édifices publics. »

D'autre part, l'article 3 du titre XI de la loi des 16-24 août 1790 sur l'organisation judiciaire précise :

« Les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité des corps municipaux sont :

» 1^o Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques; ce qui comprend le nettoiement, l'illumination, l'enlèvement des encombrements, la démolition ou la réparation des bâtiments menaçant ruine, l'interdiction de rien exposer aux fenêtres ou autres parties des bâtiments qui puisse nuire par sa chute, et celle de rien jeter qui puisse blesser ou endommager les passants, ou causer des exhalaisons nuisibles;

» 2^o »

C'est sur ces stipulations législatives, confirmées par l'article 78 de la loi communale de 1836, que les communes basent, encore aujourd'hui, leurs règlements sur les bâtisses.

La loi précitée des 16-24 août 1790 proclame aussi nettement le principe de la séparation des pouvoirs. L'article 13 du titre II dit :

« Les fonctions judiciaires sont distinctes et demeureront toujours séparées des fonctions administratives. Les juges ne pourront, à peine de forfaiture, troubler de quelque manière que ce soit, les opérations des corps administratifs, ni citer devant eux les administrateurs pour raison de leurs fonctions. »

Nombreux sont les décrets ultérieurs qui précisent cette disposition en l'appliquant à des cas divers. Celui du 7-14 octobre 1790 précise que l'administration en matière de grande voirie, attribuée aux corps administratifs, comprend les alignements de la grande voirie dans la traversée des villes, bourgs et villages et que les réclamations portées contre les décisions de ces administrations ne sont, en aucun cas, de la compétence des tribunaux, mais qu'elles doivent être portées au Roi.

Enfin, le décret du 19-22 juillet 1791, relatif à l'organisation d'une police municipale et correctionnelle, fixe des pénalités pour les contraventions aux règlements de voirie ou aux sommations de réparer ou démolir les édifices menaçant ruine sur la voie publique. Outre l'amende est prévue la réparation de la contravention aux frais du contrevenant, disposition qui n'est d'ailleurs pas nouvelle, mais se trouve déjà dans des édits datant de 1607 et de 1765.

Le principe que la voirie publique fait partie du domaine public et est inaliénable est affirmé à diverses reprises : dans le décret des 26 juillet-15 août 1790, « relatif aux droits de propriété et de voirie sur les chemins publics, rues et places des villages, bourgs ou villes, et arbres en dépendant »; dans celui des 22 novembre-1^{er} décembre 1790, « relatif aux domaines nationaux, aux échanges et

concessions et aux apanages » ainsi que dans le décret des 10-11 juin 1793, « concernant le mode de partage des biens communaux ».

Dès 1791 (décret des 28 septembre-6 octobre) « concernant les biens et usages ruraux et la police rurale » (Section VI), la législature se préoccupe d'assurer la conservation et l'entretien des chemins vicinaux. Un arrêté du Directoire, du 23 messidor an V, ordonne la confection d'un état général des chemins vicinaux de chaque département, et prescrit la conservation de ceux qui sont utiles, la suppression des autres et le retour à l'agriculture de leurs emplacements. Enfin, la loi des 9-19 ventôse an XIII (1805) « relative aux plantations des grandes routes et des chemins vicinaux », prescrit en son article 6 :

« L'administration publique fera rechercher et reconnaître les anciennes limites des chemins vicinaux et fixera, d'après cette reconnaissance, leur largeur, suivant les localités, sans pouvoir cependant, lorsqu'il sera nécessaire de l'augmenter, la porter au delà de six mètres, ni faire aucun changement aux chemins vicinaux qui excèdent actuellement cette dimension ».

La première loi importante de Napoléon, dans le domaine qui nous intéresse, est celle du 16 septembre 1807, relative au dessèchement des marais, qui donna des bases légales précises à l'exécution des travaux publics et aux expropriations auxquelles ceux-ci devaient donner lieu.

Sa dénomination, trop restrictive, ne s'applique, en effet, qu'à ses six premiers titres.

Son titre VII, intitulé : « Des travaux de navigation, des routes, des ponts, des rues, places et quais des villes; des digues, des travaux de salubrité dans les communes », règle l'intervention pécuniaire des divers pouvoirs publics et des particuliers intéressés aux travaux à exécuter.

L'article 30 est ainsi conçu :

« Art. 30. — Lorsque par suite des travaux déjà énoncés dans la présente loi, lorsque par l'ouverture de nouvelles rues, par la formation de places nouvelles, par la construction de quais, ou par tous autres travaux publics généraux, départementaux ou communaux, ordonnés et approuvés par le Gouvernement, des propriétés privées auront acquis une notable augmentation de leur valeur, ces propriétés pourront être chargées de payer une indemnité qui pourra s'élever jusqu'à la valeur de la moitié des avantages qu'elles auront acquis : le tout sera réglé par estimation dans les formes déjà établies par la présente loi, jugé et homologué par la commission qui aura été nommée à cet effet. »

Son titre XI est intitulé : « Des indemnités aux propriétaires pour occupation de terrains ». Les articles 49 et 50 règlent l'expropriation pour cause d'utilité publique. Voici leur texte :

« Art. 49. — Les terrains nécessaires pour l'ouverture des canaux et rigoles de dessèchement, des canaux de navigation, de routes, de rues, formation de places et autres travaux reconnus d'une utilité générale, seront payés à leurs propriétaires, et à dire d'experts, d'après leur valeur avant l'entreprise des travaux, et sans nulle augmentation du prix d'estimation.

» Art. 50. — Lorsqu'un propriétaire fait volontairement démolir sa maison, lorsqu'il est forcé de la démolir pour cause de vétusté, il n'a droit à l'indemnité que pour la valeur du terrain délaissé, si l'alignement qui lui est donné par les autorités compétentes le force à reculer sa construction. »

L'article 51 confère aux propriétaires le droit d'exiger l'expropriation entière des bâtiments dont une portion devrait être enlevée pour l'exécution des travaux, et l'article 53 règle la cession,

aux propriétaires riverains, des portions de voirie désaffectées.

Les dispositions de ce titre, mises en regard de celles du titre VII, montrent l'intention bien nette du grand législateur français d'indemniser les propriétaires expropriés à raison du dommage réellement subi, sans aucune exagération, et de récupérer à leurs charges, au profit des pouvoirs publics effectuant les travaux, une partie de la plus-value que ces travaux donneraient aux propriétés riveraines.

Appliqués fermement, ces principes auraient été de nature à donner un essor vigoureux aux travaux publics. C'est au fait qu'ils furent trop souvent, par la suite, perdus de vue ou appliqués trop mollement, qu'il faut attribuer surtout l'insuffisance des travaux publics exécutés au cours du XIX^e siècle, surtout en ce qui concerne l'extension des villes.

A ce dernier point de vue, il nous reste à citer l'article 52 de la loi du 16 septembre 1807, ainsi conçu :

« Art. 52. — Dans les villes, les alignements pour l'ouverture des nouvelles rues, pour l'élargissement des anciennes qui ne font point partie d'une grande route, ou pour tout autre objet d'utilité publique, seront donnés par les maires, conformément au plan dont les projets auront été adressés au préfet, transmis avec leur avis au Ministre de l'Intérieur, et arrêtés en Conseil d'État.

» En cas de réclamation de tiers intéressés, il sera de même statué en Conseil d'État sur le rapport du Ministre de l'Intérieur. »

En ce qui concerne la délivrance des alignements, cet article ne s'applique plus actuellement en Belgique, étant remplacé par l'article 90, 7^o, de la loi communale de 1836. Mais il y a lieu de signaler la portée très large que Napoléon voulait lui donner. Un décret du 27 juillet 1808, pris en

application de cet article, prescrivait en effet :

« *Article premier.* — Les alignements qui seront donnés par les maires dans les villes d'après l'avis des ingénieurs et l'approbation des préfets seront exécutés jusqu'à ce que les plans généraux d'alignement aient été arrêtés en Conseil d'État, et au plus tard, pendant deux années, à compter de ce jour. »

» *Art. 2.* — En cas de réclamations de tiers intéressés, il y sera statué en notre Conseil sur le rapport de notre Ministre de l'Intérieur. »

Les circulaires par lesquelles les préfets portèrent ce décret à la connaissance des maires ne laissent aucun doute sur l'intention de l'Empereur d'exiger des villes qu'elles arrêtaient un plan général d'alignement de toute leur agglomération, dans un délai de deux ans. Un avis du Conseil d'État du 3 septembre 1811 rappelle d'ailleurs qu'il est urgent que ce travail soit fait pour la Ville de Paris.

L'exécution de ces plans dans le délai prescrit était toutefois impossible. Il fallait commencer par lever un plan à grande échelle de la situation existante, et il n'était pas toujours facile de trouver à cet effet des géomètres compétents. L'organisation du cadastre, à la même époque, en amenant la formation d'une pléiade de géomètres expérimentés, vint remédier à cette insuffisance. C'est ainsi que la Ville de Liège put, en 1810, faire dresser par les géomètres du cadastre un plan parcellaire complet de son territoire intra muros, à l'échelle d'un millième. Mais, malgré les rappels pressants du préfet, le plan général d'alignement qui devait s'ensuivre ne vit jamais le jour.

Puis vinrent pour l'Empire les mauvaises années, et l'exécution du décret de 1808 n'étant plus appuyée

par l'autorité clairvoyante de son auteur, ne fut pas poussée plus loin. A plus d'un siècle d'intervalle nous en sommes encore à attendre de la législation des prescriptions équivalentes.

La loi de 1807 avait réglé les formalités de l'expropriation pour l'exécution de travaux publics. L'article 49, reproduit ci-dessus, confiait l'évaluation de l'indemnité à des experts, et l'article 56 précisait qu'un expert serait nommé par le propriétaire et un par le préfet. Pour les travaux de la grande voirie, « le tiers expert, s'il en est besoin, sera de droit l'ingénieur en chef du département ». Pour les routes concédées, le tiers expert était nommé par le concessionnaire et, pour les travaux des villes, par le maire.

Sous le régime de cette loi, c'était donc, en fait, le pouvoir expropriant qui fixait lui-même le chiffre de l'indemnité. Il fallut peu de temps pour condamner ce système, et une loi du 8 mars 1810 substitua à la procédure administrative pour l'évaluation des indemnités, prévue par la loi du 16 septembre 1807, l'intervention des tribunaux. Cette loi n'est plus applicable actuellement en Belgique, ses titres I et II relatifs aux formalités administratives ayant été remplacés par la loi du 27 mai 1870, et ses titres III et IV, relatifs aux formalités judiciaires, par celle du 17 avril 1835. Certaines de ses dispositions fondamentales existent toujours dans ces lois nouvelles. Nous verrons plus loin, à propos de ces dernières, en quoi les principes de la loi de 1810 différaient de notre législation actuelle.

Il convient enfin de signaler le décret du 16 décembre 1811, relatif aux routes, qui établit une classification des routes de grande voirie et règle la manière de pourvoir aux frais de construction et d'entretien de chaque classe. Il est prévu trois classes de routes impériales. Un tableau-annexe les cite toutes. Celles qui n'y sont

pas nommées sont réputées routes départementales. Enfin, l'article 13 prescrit : « Dans leur session de 1812, les Conseils généraux indiqueront celles des routes départementales qu'ils jugeraient devoir être supprimées ou rangées dans la classe des chemins vicinaux, ou ceux des chemins vicinaux qu'ils jugeraient devoir être élevés au rang des routes départementales. »

Nous reconnaissons, dans les lois citées ci-dessus, le souci constant de Napoléon d'assurer, par une législation appropriée, l'exécution des grands travaux d'utilité publique qu'il plaçait à la base de son organisation de l'État. C'étaient surtout les travaux de l'État qui étaient visés dans ces lois; mais ceux de la voirie urbaine n'y étaient pas perdus de vue, et la nécessité de faire dresser par les villes des plans généraux d'alignement y était déjà nettement proclamée. Il n'est donc pas étonnant que certains des principes proclamés par ces lois, par exemple celles de 1807 et de 1810, forment encore aujourd'hui la base de notre législation en matière d'urbanisation.

* * *

Le régime hollandais, d'ailleurs éphémère, n'apporta aucun élément nouveau important à cette législation. Les codes français restèrent en vigueur en attendant que le Gouvernement ait pu achever l'élaboration de la législation nouvelle dont il entendait doter le pays. Certaines lois, telles celles du 8 mars 1810 sur l'expropriation et le décret du 16 décembre 1811 relatif aux routes, furent même confirmées explicitement. Enfin, une loi du 16 mai 1829, accompagnant la publication d'une partie des nouveaux codes, stipula que les codes Napoléon et autres codes français, ainsi que les arrêtés et règlements y relatifs, seraient abrogés à partir de la mise en exécution des codes nationaux, et un

arrêté royal du 5 juillet 1830, fixa la date de ce changement au 1^{er} février 1831.

Mais la révolution survint entre-temps et le Gouvernement provisoire révoqua, par un arrêté du 14 janvier 1831, les décisions précitées, de sorte que l'application en Belgique des lois nous léguées par l'Empire français ne subit aucune interruption.

Il n'y a à retenir des lois promulguées sous le régime hollandais que celle du 6 mars 1818 fixant les peines à infliger pour les contraventions aux mesures générales d'administration intérieure, ainsi que les peines qui pourront être statuées par les règlements provinciaux ou communaux. Cette loi resta en vigueur jusqu'en 1838, l'article 78 de la loi communale stipulant que : « Les amendes plus fortes que celles autorisées par la présente loi, qui sont portées par les règlements et ordonnances actuellement en vigueur, seront réduites de plein droit au maximum des amendes de simple police à l'expiration des deux années qui suivront sa promulgation. »

* * *

Constitution Belge. — La Constitution Belge du 7 février 1831 vint confirmer les principes sur lesquels était basée la législation napoléonienne, qui, dès lors, resta en vigueur. Il fut toutefois reconnu bientôt que son article 11 n'admettait pas la procédure instituée par la loi du 8 mars 1810 pour l'expropriation pour cause d'utilité publique. Cet article 11 est ainsi conçu : « Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique, dans les cas et de la manière établie par la loi et moyennant une juste et préalable indemnité ». Or, la loi de 1810 permettait la prise de possession par l'expropriant avant la fixation de l'indemnité, aussitôt que le tribunal avait constaté que les

formalités administratives prévues aux titres I et II avaient été dûment remplies.

Loi du 17 avril 1835 sur l'expropriation. — La loi du 17 avril 1835 vint donc remplacer les titres III et IV de la loi du 8 mars 1810, en augmentant considérablement les garanties données aux expropriés. L'envoi en possession ne peut plus se faire qu'après que le montant de l'indemnité a été fixé par le tribunal de première instance et consigné par le pouvoir expropriant. De plus, la nomination d'experts, facultative sous le régime de la loi de 1810, devient obligatoire et la loi nouvelle règle minutieusement la procédure à suivre.

Aucun changement de principe n'est venu depuis lors altérer cette loi; les modifications qu'y ont apportées les lois du 27 mai 1870 et du 9 septembre 1907 ne portent que sur des détails de procédure, dont le plus important est qu'un délai est fixé aux experts pour le dépôt de leur rapport. Mais ce délai, fixé à 40 jours, est, en fait, tellement élastique et, de plus, dépourvu de sanction sérieuse, que le Sénat, dans une délibération récente (24 juin 1924), a cru l'abrégé en le portant à quatre mois, sans possibilité de prorogation, pour les cas où l'expropriation est urgente.

La loi du 17 avril 1835 fut suivie de plusieurs lois relatives à la police de la voirie. Nous les citerons dans l'ordre chronologique, afin de marquer l'évolution des principes sur lesquels est fondée cette législation.

Grande voirie. Arrêté royal du 29 février 1836. — Un arrêté royal du 29 février 1836 prescrivit que quiconque voudrait « construire, reconstruire, réparer ou améliorer des édifices, maisons, bâtiments, murs, ponts, pontceaux, aqueducs, faire des plantations ou autres travaux quelconques, le long des grandes routes, soit dans la

traversée des villes, bourgs et villages, soit ailleurs » ne pourrait le faire qu'après y avoir été autorisé par la députation permanente et qu'en se conformant aux alignements prescrits par ce collège. Les contraventions étaient passibles des peines prévues par la loi du 6 mars 1818, et l'arrêté permettait en outre, de prescrire la réparation de la contravention.

Un arrêté royal du 12 mai 1840 vint préciser la portée du précédent en ce qui concerne l'établissement, par des particuliers, d'aqueducs et autres ouvrages sur les fossés des routes.

L'arrêté du 29 février 1836 est devenu sans effet depuis la loi du 28 mai 1914, qui en confirme les dispositions.

Loi communale du 30 mars 1836. — L'organisation de l'administration intérieure du royaume donna lieu à la loi communale du 30 mars 1836 et à la loi provinciale du 30 avril 1836, qui apportèrent quelques précisions au rôle des diverses autorités administratives en matière de voirie.

L'article 75 de la loi communale stipule que le conseil communal règle tout ce qui est d'intérêt communal; formule fort large à laquelle les articles suivants apportent quelques tempéraments, en déterminant les objets pour lesquels les délibérations du Conseil sont soumises à l'approbation de l'autorité supérieure.

Pour certains de ces objets, les délibérations sont soumises à l'avis de la députation permanente et à l'approbation du Roi, notamment pour « la fixation de la grande voirie et les plans généraux d'alignement des villes et des parties agglomérées des communes rurales; l'ouverture des rues nouvelles et l'élargissement des anciennes, ainsi que leur suppression » (art. 76, 70). D'autres ne nécessitent que l'approbation de la députation permanente, notamment pour : « la reconnaissance et l'ouverture des che-

mins vicinaux et sentiers, conformément aux lois et aux règlements provinciaux et sans dérogation aux lois concernant les expropriations pour cause d'utilité publique » (art. 76, 60.)

L'article 78 stipule : « Le conseil fait les règlements communaux d'administration intérieure et les ordonnances de police communale.

» Ces règlements et ordonnances ne peuvent être contraires aux lois ni aux règlements d'administration générale ou provinciale.

» Le conseil en transmet, dans les quarante-huit heures, des expéditions à la députation permanente du conseil provincial.

» Les conseils communaux peuvent statuer des peines contre les infractions à leurs ordonnances, à moins qu'une loi n'en ait fixé. Ces peines ne pourront excéder celles de simple police ».

C'est de cet article qui, contrairement à l'article 3 de la loi de 1790, ne contient plus aucune énumération pouvant être considérée comme limitative, que les communes tirent leurs pouvoirs étendus en matière de règlements communaux, notamment en ce qui concerne les règlements sur les bâtisses. Et il est à noter que ces règlements ne sont pas soumis à l'approbation de l'autorité supérieure.

C'est aussi, malheureusement, de ce même article que certaines communes tirent le droit de ne rien faire en matière de réglementation, car aucune prescription légale ne les oblige à avoir un règlement sur les bâtisses.

L'article 90 énumère les attributions du collège échevinal. Celui-ci est chargé notamment : « 60 De la direction des travaux communaux; 70 Des alignements de la grande et petite voirie en se conformant, lorsqu'il en existe, aux plans généraux adoptés par l'autorité supérieure, et sauf recours à cette autorité et aux tribunaux, s'il y a lieu, par les personnes qui se croient lésées par les décisions de l'autorité communale ».

» Néanmoins, en ce qui concerne

la grande voirie, les alignements donnés par le collège sont soumis à l'approbation de la députation permanente du conseil provincial;

» 8^o De l'approbation des plans de bâtisses à exécuter par les particuliers tant pour la petite que pour la grande voirie, dans les parties agglomérées des communes de 2,000 habitants et au-dessus; sauf recours à la députation permanente du conseil provincial et, s'il y a lieu, au Gouvernement, sans préjudice du recours aux tribunaux, s'il s'agit de questions de propriété.

» Le collège sera tenu de se prononcer dans la quinzaine à partir du jour du dépôt des plans. »

Le principe de la compétence de l'autorité communale en matière d'alignements et de bâtisses, tel qu'il est établi par les articles de la loi communale cités ci-dessus et sous les réserves y stipulées, constitue la base essentielle de toute notre législation concernant l'urbanisation. Nous verrons plus loin quelques modifications apportées par des lois ultérieures aux textes précités.

Loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux. — Bien que la législation sur les chemins vicinaux ne paraisse pas avoir, à première vue, de rapport direct avec la question de l'urbanisation, la loi du 10 avril 1841 contient plusieurs stipulations qu'il est intéressant de comparer avec celles qui existent ou qui manquent dans les lois régissant l'aménagement et l'extension des villes. Le chapitre premier de la loi, traitant « de la reconnaissance et de la délimitation des chemins vicinaux » prescrit la confection, dans chaque commune, d'un plan général d'alignement et de délimitation des chemins vicinaux. Ces plans doivent indiquer « outre la largeur actuelle du chemin, y compris les fossés, la largeur qu'il doit avoir par suite des recherches et reconnaissances légales, ainsi que la contenance et la dési-

gnation des emprises à faire sur les riverains ».

L'exécution de ce travail dans le délai de deux ans, fixé par la loi, a été assurée grâce à la constitution, au Ministère de l'Intérieur, d'un bureau spécial temporaire, institué par l'arrêté royal du 21 avril 1841, de sorte que toutes les communes du royaume se sont vues dotées en peu de temps d'un titre précis quant à leur voirie vicinale.

Remarquons, dès à présent, qu'aucune stipulation légale analogue n'existe pour la voirie urbaine, dont le plan général, établi avec les mêmes précautions que pour la voirie vicinale, n'existe presque dans aucune ville.

Le deuxième chapitre de la loi de 1841 traite « de l'entretien et de l'amélioration des chemins vicinaux ». Les dépenses qui en résultent sont mises à la charge des communes, sous la réserve des usages établis, et de ce qui est prévu à l'article 23 pour les chemins entretenus à l'état de viabilité et qui sont dégradés par les exploitations de tourbières, de carrières, de mines ou de toute autre entreprise industrielle.

Très intéressantes sont les prescriptions des articles 22 et 24 qui donnent à la députation permanente le pouvoir, non seulement d'ordonner d'office les travaux d'entretien et de réparation que les communes négligeraient de faire; mais de déclarer chemin de grande communication ceux intéressant plusieurs communes. Dans ce dernier cas, la députation permanente peut prescrire les travaux à y effectuer et règle la part d'intervention de chacune des communes intéressées dans les frais. Les communes et le Gouverneur peuvent recourir au Roi contre cette répartition. Ici non plus, aucune disposition analogue n'existe en matière de voirie urbaine; aucune autorité ne peut forcer la main aux communes pour la création ou l'entre-

tien de rues intéressant plus d'une commune.

Le chapitre III de la loi du 10 avril 1891 règle l'élargissement, le redressement, l'ouverture et la suppression des chemins vicinaux.

L'article 27 stipule : « Les conseils communaux sont tenus de délibérer, à la réquisition de la députation permanente du conseil provincial, sur l'ouverture, le redressement, l'élargissement et la suppression des chemins vicinaux ». Si la commune ne fait pas le nécessaire, la députation peut y pourvoir d'office. Encore une fois, aucune disposition analogue n'existe pour la voirie urbaine.

L'article 28, soumettant les travaux prémentionnés à l'enquête préalable, ainsi qu'à l'avis de la Députation permanente et à l'approbation du Roi est, par contre, entièrement conforme à la législation en matière de voirie urbaine. Mais nous verrons plus loin qu'une loi ultérieure (20 mai 1863) a modifié cet article et a simplifié les formalités en supprimant l'approbation royale, remplacée par celle de la Députation permanente, sauf recours au Roi.

L'article 29 réserve aux propriétaires riverains d'un chemin vicinal supprimé le droit d'en acquérir l'assiette. Cette disposition n'existe pas non plus en matière de voirie urbaine.

Le chapitre IV traite de la police des chemins vicinaux. Les règlements provinciaux sont sanctionnés par des peines ne pouvant dépasser celles de simple police. « Outre la pénalité, le juge prononcera, s'il y a lieu, la réparation de la contravention ». Ici l'analogie est complète avec la police de la voirie urbaine, sauf les pénalités plus fortes prévues pour celle-ci. Toutefois, la locution : « le juge prononcera, s'il y a lieu, la réparation », remplacée pour la voirie urbaine, en vertu de la loi du 28 mai 1914, par celle : « le tribunal prononcera, si l'administration le demande, la réparation... », est

restée inchangée dans la loi sur les chemins vicinaux.

Enfin, le chapitre V de la loi de 1841 traite des règlements provinciaux, lesquels doivent régir la voirie vicinale, et qui sont soumis à l'approbation royale.

Nous voyons par ce rapide exposé tout ce que la loi sur les chemins vicinaux peut fournir de suggestions en vue d'une modification de la législation sur la voirie urbaine.

Celle-ci est constituée surtout par la loi du 1^{er} février 1844.

Loi du 1^{er} février 1844. — L'arrêté royal du 29 février 1836 pour la grande voirie, et le décret des 19-22 juillet 1791, pour les règlements de voirie en général, avaient proclamé le principe de la réparation de la contravention. Mais la Cour de Cassation ayant décidé que pour que le Ministère public eût qualité pour requérir la démolition d'une construction, il fallait que l'administration communale se fût portée partie civile, les administrations communales et provinciales réclamèrent de nouvelles dispositions législatives. Le Gouvernement proposa, à la fin de l'année 1841, d'appliquer aux contraventions en matière de voirie urbaine les pénalités prévues par la loi sur les chemins vicinaux. Développée tant par la Chambre que par le Sénat, cette proposition devint la loi du 1^{er} février 1844 sur la police de la voirie.

Cette loi est divisée en deux titres. Le premier traite de la voirie urbaine ou petite voirie. Les trois premiers articles ont trait aux voies de communication établies à travers les propriétés particulières et aboutissant à la voirie publique. Dans les villes et les parties agglomérées des communes rurales de plus de 2,000 habitants (ces parties étant à préciser par arrêté royal), ces voies privées sont soumises à la police de la voirie urbaine. Elles ne peuvent être ouvertes qu'avec l'au-

torisation de l'administration communale.

L'article 4 prescrit : « Dans les villes et dans les parties agglomérées des communes rurales mentionnées à l'article 1^{er}, aucune construction ou reconstruction, ni aucun changement aux bâtiments existants, à l'exception des travaux de conservation et d'entretien, sur les terrains destinés à reculement en conformité des plans d'alignement dûment approuvés, ne peuvent être faits avant d'avoir obtenu l'autorisation de l'administration communale ».

Les articles suivants (5 à 8) donnent des garanties aux propriétaires en soumettant à certaines conditions l'exercice par l'administration communale de ce droit *de veto* : celle-ci est tenue de se prononcer dans le délai de trois mois, à dater de la réception de la demande et, si une partie du terrain particulier doit être incorporé à la voie publique et que l'indemnité ne soit pas réglée à l'amiable, d'intenter l'action en expropriation dans le délai d'un mois, à dater de la décision. A défaut de quoi le propriétaire rentre dans la libre disposition de son terrain quinze jours après avoir mis l'administration en demeure et dénoncé cette mise en demeure à la Députation permanente. Enfin, le propriétaire peut toujours avoir recours à la Députation permanente et, s'il y a lieu, au Roi, contre les décisions de l'autorité communale.

L'article 9 indique les peines à appliquer aux contraventions. Ce ne sont pas les peines de police; d'une part, il n'y est pas question d'emprisonnement; mais, d'autre part, l'amende peut s'élever à 200 francs.

L'article 10 est ainsi conçu : « Outre la pénalité, le tribunal prononcera, s'il y a lieu, la réparation de la contravention, en condamnant les contrevenants à rétablir les lieux dans leur état primitif par la démolition, la destruction ou l'enlèvement des ouvrages

illégalement exécutés. Toutefois, le condamné aura l'option d'exécuter les conditions légalement imposées par les arrêtés d'autorisation. »

Les articles 11 à 13 règlent les conditions dans lesquelles, si l'option n'est pas suivie d'exécution dans le délai prescrit, l'administration peut exécuter le jugement aux frais du contrevenant.

Le titre II de la loi traite de la grande voirie. Son article unique (art. 14 de la loi) rend applicables les stipulations des articles 10 à 13, aux contraventions en matière de grande voirie, et spécialement à celles prévues par l'arrêté du 29 février 1836. Il précise en outre qu'en cas de reculement, « les nouveaux alignements ne pourront être prescrits ni exécutés avant le paiement ou, s'il y a lieu, la consignation de l'indemnité due au propriétaire ».

Mais les garanties données par les articles 5 à 8 aux propriétaires d'immeubles longeant la voirie urbaine n'existent pas le long de la grande voirie et, en fait, ainsi que l'a établi la Cour de Cassation, les nouveaux alignements peuvent parfaitement être prescrits ici sans que la réalisation de l'emprise doive avoir lieu immédiatement. Le propriétaire conserve alors la jouissance du terrain à incorporer à la voirie, sauf le droit d'y bâtir, jusqu'au jour où l'administration l'en dépossède, et ce n'est qu'alors qu'il y a lieu à indemnité.

Loi du 1^{er} juillet 1858 relative à l'expropriation pour l'assainissement des quartiers insalubres. — Visiblement inspiré par la loi française du 13 avril 1850, le Parlement belge a introduit, en 1858, dans notre législation, le principe de l'expropriation par zones, limité aux seules fins d'assainissement de quartiers insalubres. Ce genre d'expropriation est soumis aux formalités prescrites par les lois des 8 mars 1810 et 17 avril 1835; mais avec les modalités suivantes :

La nécessité de l'assainissement et

les plans des travaux projetés sont soumis à l'avis d'une commission spéciale, nommée par la députation permanente. Les plans doivent porter, outre les indications requises d'une manière générale, celle des parcelles de terrain destinées à être revendues pour la bâtisse. L'enquête publique doit durer un mois au lieu de quinze jours.

Pour l'exécution des travaux, l'article 6 reconnaît un droit de préférence aux propriétaires des immeubles intéressés. Enfin, les trois derniers articles sont ainsi conçus :

« Art. 9. — L'indemnité à payer aux propriétaires est déterminée par la valeur vénale qu'avaient les immeubles avant l'adoption du plan par l'autorité communale ».

« Art. 10. — L'arrêté royal autorisant l'expropriation détermine les conditions de la revente des terrains non occupés par la voie publique ».

« Art. 11. — La présente loi n'est applicable qu'aux villes et communes soumises au régime de la loi du 1^{er} février 1844 sur la police de la voirie ».

Dès les premières applications qui furent faites de cette loi, ses imperfections apparurent. Le terme « nécessité de l'assainissement » donna lieu à une interprétation trop restrictive. L'assainissement des vieux quartiers rendait, d'autre part, indispensable la création de nouveaux, pour loger les habitants des maisons détruites. La législation, qui, jusqu'alors, n'avait envisagé que la création de rues, fut ainsi amenée à se préoccuper également de la création de quartiers. Pour tenir compte de ces desiderata, la loi du 1^{er} juillet 1858 fut modifiée par celle du 15 novembre 1867.

Loi du 15 novembre 1867. — Dans le texte de l'article 1^{er}, commençant par : « Lorsque, pour l'assainissement

d'un quartier, il est nécessaire d'ouvrir, élargir, redresser ou prolonger des rues ou impasses... », cette partie de phrase est remplacée par le texte suivant : « Lorsqu'il s'agit d'un ensemble de travaux ayant pour objet d'assainir ou d'améliorer, en totalité ou en partie, un ancien quartier, ou de construire un quartier nouveau... ». La Commission spéciale ne doit plus reconnaître la nécessité, mais seulement l'utilité des travaux projetés. Ainsi la loi, appelée désormais *loi sur l'expropriation par zones*, reçoit un champ d'application beaucoup plus étendu.

La loi de 1867 a encore apporté une autre modification à celle de 1858, en donnant un nouveau texte à l'article 9. Cet article, cité ci-dessus, avait été inséré dans la loi pour que le pouvoir expropriant fût assuré de trouver, dans la plus-value donnée aux terrains par les travaux d'assainissement, un dédommagement pour le coût de ceux-ci. L'exposé des motifs de la loi nouvelle dit à ce propos : « Si ce principe doit être maintenu, il faut aussi chercher à prévenir l'abus qu'on en pourrait faire, alors surtout que les cas d'application sont destinés à devenir plus fréquents ». Le projet de loi du Gouvernement prévoyait donc l'ajoute, à l'article 9, d'un deuxième alinéa, ainsi conçu : « Néanmoins, s'il s'écoule plus d'une année entre l'adoption du plan et son approbation par le Roi, ou entre cette approbation et la mise à exécution du projet, les propriétaires expropriés auront droit à la valeur vénale qu'auront leurs immeubles au moment de l'approbation ou au commencement des travaux ».

Mais le principe qui prévalut au sein de la Section centrale de la Chambre, fut qu'il n'y avait pas lieu de prévoir, pour l'évaluation de l'indemnité, d'autres règles que celles établies par la loi du 17 avril 1835, attendu que la jurisprudence a nettement fixé le principe, d'ailleurs exprimé dans la loi du 16 septembre 1807, que l'indemnité ne doit pas tenir compte de l'accrois-

sement de valeur produit, soit par le décretement, soit par l'exécution des travaux pour lesquels l'expropriation s'opère. L'article 9 de la loi de 1858 fut donc simplement remplacé par la disposition suivante :

« L'expropriation en vertu de la présente loi sera poursuivie, et l'indemnité due aux propriétaires sera réglée conformément aux dispositions des lois du 8 mars 1870 et du 17 avril 1835. »

* * *

Les principes des lois que nous venons d'analyser se sont conservés intacts jusqu'à nos jours. Il est intéressant de constater que cet ensemble de lois régissant l'urbanisation a été créé entièrement avant que le phénomène de l'extension rapide des agglomérations urbaines ne se fût dessiné (1) et que, pendant le demi-siècle suivant, où ce phénomène prit une intensité dépassant toutes les prévisions, aucune modification essentielle ne fut apportée à cette législation.

Quant aux modifications de détail qu'elle subit, nous allons les examiner successivement.

Le loi du 20 mai 1863 modifia la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux. Une restriction au droit des communes d'imposer des prestations et impositions spéciales pour l'entretien des chemins vicinaux (art. 14) est abolie. Mais la modification essentielle est apportée à l'article 28. Désormais les délibérations des conseils communaux relatives à l'ouverture, la suppression ou le changement d'un chemin vicinal ne sont plus soumises à l'appro-

bation royale; mais seulement à celle de la Députation permanente, qui statue, sauf recours au Roi de la part des communes ou des tiers intéressés.

Il est vrai que ces délibérations restent soumises à l'approbation royale si elles donnent lieu à des expropriations. Telle quelle, cette innovation constitue donc un dessaisissement du pouvoir central au profit du pouvoir provincial pour les affaires peu importantes, et une simplification des formalités, tout en conservant aux communes toutes leurs garanties contre les abus éventuels du pouvoir provincial. Cette formule heureuse a donné les meilleurs résultats, et il y a lieu de la retenir au point de vue de son application éventuelle à la voirie urbaine, où elle pourrait aussi, dans bien des cas, amener une simplification des formalités.

La loi du 19 mars 1866 modifia l'article 23 de la loi sur les chemins vicinaux, relatif aux interventions que les communes peuvent exiger des particuliers dans les frais d'entretien des chemins vicinaux dégradés par les exploitations industrielles. Elle limita ce droit des communes et le soumit à des règles fixes, pour prévenir à l'avenir les abus et les contestations auxquels cette disposition de la loi de 1841 avait donné lieu.

La loi du 27 mai 1870 vint apporter des simplifications aux formalités administratives exigées par la loi du 8 mars 1810 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Bien que la partie de cette dernière loi qui était encore en vigueur soit remplacée par un texte entièrement nouveau, il n'est porté aucune atteinte au principe fondamental de l'enquête publique, prescrite par la loi de 1810. Bien plus, le législateur de 1870 augmente les garanties données aux propriétaires, en exigeant que ceux-ci soient prévenus par écrit, individuellement et à domicile, du dépôt du projet, outre la publication de l'annonce de ce dépôt, seule

(1) La classification des communes, établie en 1818, pour l'application de la loi communale, montre qu'il n'y a en Belgique que treize communes de plus de 20,000 habitants : Anvers, Malines, Bruxelles, Louvain, Bruges, Courtrai, Gand, Saint-Nicolas, Mons, Tournai, Liège, Verviers et Namur. En 1860, il n'y en a pas une de plus. La classification de 1872 nous montre seulement trois communes nouvelles dépassant la population de 20,000 habitants : Saint-Josse-ten-Noode, Ixelles et Molenbeek-Saint-Jean, et deux autres qui sont près de l'atteindre : Schaerbeek et Seraing.

exigée par la loi de 1810. Toutefois, pour éviter au pouvoir expropriant des pertes de temps résultant de la recherche des propriétaires, il est stipulé que ceux-ci seront avertis d'après les indications cadastrales.

La durée de l'enquête est portée de 8 à 15 jours et le droit des citoyens d'y apporter des réclamations est illimité, alors que la loi de 1810 n'admettait que « les demandes et les plaintes des propriétaires qui soutiendraient que l'exécution des travaux n'entraîne pas la cession de leurs propriétés ».

La modification essentielle, par laquelle le législateur de 1870 a entendu simplifier les formalités administratives, est la suppression de la commission spéciale qui, aux termes des articles 7 à 10 de la loi de 1810, devait siéger après la clôture de l'enquête pour examiner les réclamations des propriétaires, entendre ceux-ci et émettre enfin un avis motivé. Dorénavant, les réclamations parvenues à l'enquête sont recueillies directement par le collège des bourgmestre et échevins et transmises, selon qu'il s'agit de travaux d'utilité communale ou provinciale, au conseil communal où à la Députation permanente, qui donnent leur avis par une délibération motivée et renvoient l'affaire à l'autorité supérieure. S'il s'agit de travaux d'utilité générale, le collège échevinal transmet le procès-verbal de l'enquête et les réclamations reçues au Ministre compétent qui statue.

Si l'on considère qu'un délai d'un mois était fixé à la commission spéciale, par l'article 10 de la loi de 1810, pour émettre son avis sur les résultats de l'enquête, et que les formalités supplémentaires introduites par la loi de 1870 (prolongation de la durée de l'enquête et avertissement des propriétaires à domicile) exigent au moins un temps aussi long, on serait tenté de croire que la simplification que le législateur de 1870 a voulu apporter

à la loi n'est qu'illusoire. Mais il en était de ce délai d'un mois comme de celui fixé aux experts par la loi du 9 septembre 1907, modifiant celle du 17 avril 1835; c'est-à-dire qu'il était sans sanction et que le fonctionnement de la commission spéciale donnait souvent lieu, de ce fait, à une perte de temps considérable.

Les formalités prescrites par la loi de 1870, pour les enquêtes publiques, sont rendues applicables par l'article final de cette loi, à la publication des avis mentionnés à l'article 23 de la loi du 17 avril 1835, article qui règle le droit des expropriés de rentrer en possession de leurs terrains si les travaux pour lesquels l'expropriation a été décrétée ne sont pas exécutés.

Enfin, la loi de 1870 modifie l'article 20 de la loi de 1835, pour mettre cet article en concordance avec le droit commun en matière d'hypothèques.

La loi du 30 décembre 1887 est une des nombreuses lois qui, depuis 1842 jusqu'à nos jours, ont modifié la loi communale du 30 mars 1836. Mais, à l'encontre de toutes celles que nous avons passées sous silence, elle a apporté une modification aux dispositions fondamentales de la loi communale en matière de voirie. Elle a supprimé, en effet, à l'article 90, 7^o, l'obligation de soumettre à la Députation permanente les alignements de la grande voirie donnés par le collège échevinal, sauf au cas où leur réalisation exige l'incorporation à la voirie ou la cession de parcelles de terrain.

Nous constatons ici un nouvel exemple de suppression d'une intervention de l'autorité supérieure, dans un cas où cette intervention n'est pas indispensable. Cet exemple est à rapprocher de celui que nous avons trouvé dans la loi du 20 mai 1863 à propos des chemins vicinaux.

La loi du 15 août 1897 supprima, dans la loi du 1^{er} février 1844, la restriction que celle-ci ne pouvait être

rendue applicable qu'aux communes ayant au moins 2,000 habitants. Elle supprima également la même restriction dans l'article 90, 8°, de la loi communale, rendant ainsi applicables à toutes les communes ses dispositions relatives à l'approbation des plans de bâtisse par le collège des bourgmestre et échevins.

Remarquons, enfin, qu'elle étendit implicitement à toutes les communes la possibilité de faire usage de la loi de 1858-1867 sur l'expropriation par zones, puisque cette loi est applicable aux communes soumises au régime de la loi du 1^{er} février 1844.

* * *

La loi du 9 août 1889, instituant les comités de patronage des habitations ouvrières, marque une tendance nouvelle de la législation, qui vise à se préoccuper dorénavant plus activement de la question du logement du peuple. Les comités de patronage reçoivent la mission d'étudier tout ce qui concerne le problème de l'habitation, tant au point de vue hygiénique et technique qu'au point de vue social.

L'article 4 de la loi stipule : « Avant de décréter une expropriation par zones dans les quartiers spécialement habités par la classe ouvrière, le Gouvernement prendra l'avis du comité de patronage sur les conditions à imposer au sujet de la revente des terrains compris dans l'expropriation ».

La loi du 28 mai 1914, modifiant celle du 1^{er} février 1844 sur la police de la voirie, marque également une tendance nouvelle de la législation. Elle permet, en effet, de réglementer les constructions le long des rues non seulement au point de vue de l'hygiène et de la sécurité, mais aussi à celui de l'esthétique.

Il est nécessaire de montrer combien la loi sortie des délibérations des Chambres est différente du projet déposé par le Gouvernement ; car sinon

on ne s'explique pas certaines contradictions que contient cette loi.

Le projet du Gouvernement s'appliquait seulement à la grande voirie et avait pour but principal d'assurer la conservation et le développement des plantations le long des grand'routes. Dans ce but, il remplaçait l'article 14 de la loi du 1^{er} février 1844, formant le titre II de cette loi, intitulé : « De la grande voirie », par quatre articles nouveaux. L'article 14 (nouveau) grevait d'une servitude *non ædificandi* les parties de terrains longeant la grande voirie, qui doivent y être incorporées pour la réalisation d'un plan d'alignement dûment approuvé. L'article 15 permettait au Roi ou au Conseil provincial, selon les cas, d'arrêter des règlements concernant les plantations et les constructions le long des routes, dans l'intérêt de la conservation, de la viabilité et de la beauté de celles-ci, pour autant que ces règlements n'entravent pas la libre jouissance de la propriété sur plus de 8 mètres de profondeur, comptés à partir de l'alignement décrété. L'article 16 remplaçait, en le complétant, l'arrêté royal du 29 février 1836 relatif aux constructions longeant les grand'routes et l'article 17 remplaçait l'ancien article 14, qui appliquait à la grande voirie les articles 10 à 13 de la loi, en y ajoutant les articles 6 et 9, relevant ainsi à nouveau les pénalités pour les contraventions en matière de grande voirie attendu que celles prévues primitivement par l'arrêté royal du 29 février 1836 étaient celles fixées par la loi du 6 mars 1818, et qu'elles avaient été réduites aux peines de police par la loi communale.

Toutes ces dispositions furent adoptées ; mais avec cet amendement que les articles 14 et 15 étaient rendus applicables à la voirie urbaine. Un des effets de cette modification est de sanctionner définitivement la légalité, déjà reconnue antérieurement

par la jurisprudence, des règlements communaux instituant des zones de recul le long de certaines rues.

Cependant, cette modification a quelque peu obscurci l'ensemble de la législation relative à la voirie urbaine. Le titre II intitulé « De la grande voirie » s'applique maintenant en grande partie à la voirie urbaine. L'article 14, appliqué à cette voirie, semble être en contradiction avec les articles 4, 5 et 7, car il ne donne pas aux propriétaires des terrains à incorporer à la voirie les recours qui leur sont accordés au titre premier (de la voirie urbaine).

Enfin, l'article 17, appliquant les pénalités prescrites par les articles 9 et suivants aux « arrêtés d'autorisation de bâtir, délivrés en exécution de cette loi » établit, non intentionnellement sans doute, une distinction entre ces arrêtés et ceux délivrés en vertu de l'article 90, 8^o, de la loi communale.

Il résulte de ces observations que nous devons attendre l'établissement d'une jurisprudence précise avant d'être fixés sur la portée exacte du titre II de la loi de 1844, tel qu'il a été modifié par la loi de 1914.

Cette loi a également apporté quelques modifications au titre I. Les articles 5 et 6 ont été fusionnés en un seul (art. 5 nouveau) et un nouvel article 6 précise que l'arrêté royal approuvant un plan d'alignement autorise, sauf réserve expresse, l'administration à exproprier en tout temps les parcelles nécessaires à la réalisation des alignements. L'insertion de cet article dans la loi tranche la controverse à laquelle cette question avait donné lieu fréquemment, d'aucuns ayant soutenu qu'il fallait un nouvel arrêté royal autorisant spécialement l'expropriation, avant de pouvoir passer à l'exécution de celle-ci.

Enfin, l'article 10, relatif à la réparation de la contravention, est modifié de telle façon que c'est dorénavant

le pouvoir administratif, et non plus le pouvoir judiciaire, qui statuera s'il y a lieu de prescrire la réparation. Le tribunal est obligé d'ordonner cette réparation « si l'administration le demande ». Le texte ancien disait : « s'il y a lieu ».

Au point de vue communal, la loi du 28 mai 1914 constitue donc, dans toutes ses stipulations, une augmentation du pouvoir communal.

* *

Pour terminer la période d'avant-guerre, rappelons enfin la loi du 9 septembre 1907, modifiant celle du 17 avril 1835 sur l'expropriation, en réglant minutieusement les formalités de l'expertise. Nous avons déjà signalé sa portée exacte à propos de la loi de 1835.

* *

Les dévastations dues à la grande guerre de 1914, et qui allèrent jusqu'à la destruction totale de nombreuses agglomérations, montrèrent à nos gouvernants la lacune qui existait dans notre législation à propos des plans généraux d'urbanisation. Les circonstances ne permettant pas, à ce moment, de combler cette lacune, le Gouvernement dut se contenter d'une mesure préventive : telle est la portée de l'arrêté-loi du 25 août 1915. Son article premier en définit le but :

« *Article premier.* — Les communes sur le territoire desquelles des constructions publiques ou privées ont été détruites par suite de faits de guerre, sont tenues d'établir des plans généraux d'aménagement destinés à servir de base aux autorisations de construire ou de reconstruire, à délivrer par le collège échevinal.

» Le Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics peut, à la demande des administrations communales inté-

ressées, dispenser celles-ci de cette obligation, soit pour une partie, soit pour l'ensemble de leur territoire. »

Les articles 2 et 3 soumettent ces plans à l'avis de la Députation permanente et à l'approbation du Roi; mais l'enquête publique préalable, exigée par la loi du 1^{er} février 1844, est remplacée ici par l'avis d'une commission spéciale composée d'un seul membre de l'administration communale intéressée et de plusieurs membres de la Commission royale des monuments et des sites.

L'article 4 est ainsi conçu : « L'expropriation des parties de propriété privée qui devront être incorporées à la voirie, ou provisoirement acquises par l'État, la province et la commune, pour l'exécution des plans d'aménagement approuvés, aura lieu selon les règles ordinaires de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les administrations y procéderont dès qu'elles le jugeront opportun ».

L'article 5 soumet toutes les autorisations de construire, sur le territoire des communes auxquelles s'applique l'arrêté-loi, à l'approbation du Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics, qui doit statuer dans les trois mois à partir de la réception de la décision communale, faute de quoi cette dernière décision devient applicable.

Les articles 6 à 8 règlent la constatation, la poursuite et la réparation des contraventions conformément à ce que prescrit la loi du 1^{er} février 1844.

Cet arrêté-loi semble avoir prévu la reconstruction avant la fin de la guerre, éventualité qui ne se produisit pas dans les territoires qui restèrent soumis au gouvernement belge. Il ne reçut d'ailleurs, que nous sachions, aucune application après la guerre, la loi du 8 avril 1919 ayant donné comme nous le verrons ci-après, un statut temporaire nouveau aux communes dévastées. Mais il faut cependant souligner deux faits : le premier,

que cet arrêté-loi n'est pas encore rapporté; le second, qu'il est rempli de stipulations absolument incompatibles avec le statut de la voirie urbaine, tel que nous l'avons défini ci-dessus. L'intervention du Ministre dans les autorisations de bâtir, la substitution, à l'enquête publique de l'avis de la Commission des monuments et des sites et, ainsi que nous le verrons plus loin, l'interprétation abusive que permet la dernière phrase de l'article 4, relatif à l'expropriation, détruisent en grande partie l'esprit de la loi du 1^{er} février 1844. Si les tribunaux s'avisent d'appliquer cet arrêté-loi actuellement, il en résulterait une confusion indescriptible. S'il y a lieu de reviser la loi de 1844, il y a donc lieu de soumettre la question à une étude approfondie et d'abroger en même temps l'arrêté-loi du 25 août 1915 qui paraît avoir été rédigé trop hâtivement et qui aurait dû être rapporté expressément le jour où cessèrent les conditions anormales auxquelles il avait dû sa naissance.

La loi du 8 avril 1919 sur l'adoption nationale des communes et sur la restauration des régions dévastées, donna aux communes ayant souffert de la guerre un statut provisoire leur permettant d'assurer leur restauration. Comme condition aux nombreux avantages qu'elle leur assure, la loi prescrit :

« Art. 5. — L'adoption entraîne l'obligation pour la commune d'arrêter des plans généraux d'alignement et d'aménagement ainsi qu'un règlement général de police sur les bâtisses, ayant notamment pour objet de sauvegarder non seulement la sécurité et l'hygiène des constructions, mais encore, s'il y a lieu, leur caractère esthétique. »

» Ces plans et ce règlement sont subordonnés à l'approbation du haut commissaire royal, qui peut les renvoyer au conseil communal, s'il y a lieu, pour modification. A défaut par

le Conseil communal de satisfaire, dans les quinze jours, à l'invitation qui lui est adressée, le haut commissaire royal se substitue à lui. »

Suivent les prescriptions, analogues à celles de la loi de 1844, pour la constatation, la répression et la réparation des contraventions aux prescriptions visées au premier alinéa.

La loi du 8 avril 1919 précise que l'arrêté-loi du 25 août 1915 n'est pas applicable aux communes adoptées, sauf en ce qui concerne son article 4, relatif aux expropriations, et que nous avons reproduit ci-dessus.

Cela étant, essayons de dégager les principes nouveaux que cette loi introduit dans le statut de la voirie urbaine :

1^o La confection d'un plan général d'alignement et d'aménagement est rendue obligatoire;

2^o L'autorité supérieure à qui est dévolue l'approbation de ce plan (ici le haut commissaire royal) a le droit, non seulement de se substituer aux communes qui ne remplissent pas cette obligation, mais aussi d'imposer des modifications aux plans qui lui sont régulièrement soumis;

3^o La même obligation, avec la même sanction, s'applique aux règlements sur les bâtisses;

4^o Ces règlements sont, contrairement à l'esprit de la loi communale, soumis à l'approbation d'une autorité supérieure;

5^o Les propriétaires de terrains à incorporer dans la voirie n'ont pas ici les garanties que leur assurait l'article 7 de la loi du 1^{er} février 1844. En effet, aucun délai n'est fixé au haut commissaire royal pour répondre aux demandes d'autorisation de bâtir ni pour intenter l'action en expropriation; l'arrêté-loi de 1915 laisse à l'administration le soin de fixer le moment de l'expropriation, et comme l'interdiction de bâtir en violation du plan d'aménagement est formelle,

il en résulte que le propriétaire n'a aucun recours si on lui prescrit un alignement en recul sans intenter l'action en expropriation.

Ce dernier fait semble constituer encore une des surprises d'une législation élaborée hâtivement, et l'on se demande si ses effets cessent lorsqu'il est mis fin, par un arrêté royal, à l'adoption de la commune. Cette question est d'une brûlante actualité, attendu que la plupart des communes qui ont été adoptées en exécution de la loi du 8 avril 1919 se sont vu retirer récemment le bénéfice de cette loi.

En résumé, la législation de guerre et d'après-guerre relative à l'urbanisation s'est surtout préoccupée de l'établissement des plans généraux d'aménagement. Mais elle semble avoir été préparée trop hâtivement et présente avec la législation antérieure, de multiples contradictions que ses auteurs ne paraissent pas avoir prévues.

* * *

Une question connexe de l'urbanisation est celle des habitations à bon marché. Sans entrer dans les détails de la loi du 11 octobre 1919, qui institue la Société nationale des habitations et logements à bon marché, et de celle du 25 juillet 1921 qui modifie la première, signalons que la loi du 11 octobre 1919 modifie comme suit l'article 4 de la loi du 9 août 1889 :

« Avant de décréter une expropriation par zones, le Gouvernement prendra l'avis du comité de patronage sur les conditions à imposer au sujet de la revente des terrains compris dans l'expropriation; notamment en ce qui concerne le logement des personnes peu aisées. »

L'avis du comité de patronage devient donc obligatoire dans tous les cas d'expropriation par zones, sans préjudice à celui de la Commission spéciale prévue par l'article 2 de la

loi des 1^{er} juillet 1858 et 15 novembre 1867, et à celui de la Députation permanente. Il est à craindre que cette tendance nouvelle à la complication des formalités et à l'aggravation des conditions imposées pour la revente des terrains rendent de moins en moins praticable l'expropriation par zones, que la jurisprudence actuelle en matière d'indemnité rend déjà fort onéreuse.

Enfin, la loi du 25 juillet 1921 permet à la Société nationale des habitations et logements à bon marché de recourir à l'expropriation pour cause d'utilité publique, même par zones, pour l'acquisition d'immeubles bâtis ou non; mais avec cette restriction que si, dans un délai de dix ans, ces immeubles n'ont pas reçu la destination prévue lors de l'expropriation, un arrêté royal peut en décider la vente publique, sous réserve du droit de préemption des anciens propriétaires.

§ II. — TRAVAUX INTÉRESSANT PLUSIEURS COMMUNES.

L'accroissement rapide des agglomérations urbaines au cours du siècle dernier ayant fait franchir à plusieurs de celles-ci les limites territoriales des villes qui en formaient les noyaux, il en est évidemment résulté des difficultés administratives nouvelles.

Dans quelle mesure la législation y a-t-elle paré?

Nous avons signalé plus haut comment le problème de la collaboration des communes avait été résolu de maîtresse façon, en matière de chemins vicinaux, par la loi du 10 avril 1841. Cela pouvait suffire aussi longtemps que les agglomérations de diverses communes n'étaient pas soudées directement entre elles, mais reliées seulement par les routes de l'État et provinciales, et par les chemins vicinaux. Aussi est-il naturel que la loi du 1^{er} février 1844 sur la

voirie urbaine n'ait rien prévu à ce sujet.

Mais ce qu'il est plus regrettable de devoir constater, c'est qu'aucun effort n'a été fait par les législateurs de la seconde moitié du siècle dernier pour remédier à une lacune de nos lois qui apparaissait de plus en plus flagrante.

Cependant, le principe de la collaboration de plusieurs communes pour l'organisation de services publics pénétrait de plus en plus notre législation : la loi du 6 août 1897 l'admettait pour la création d'établissements hospitaliers; celle du 1^{er} juillet 1899 pour l'exploitation de lignes de chemins de fer vicinaux, celle du 18 août 1907 pour l'établissement de distributions d'eau, etc. Enfin la loi du 1^{er} mars 1922 d'une portée générale, engloba toutes ces dispositions particulières et en élargit la portée en stipulant :

« *Article premier.* — Deux ou plusieurs communes peuvent former des associations pour des objets d'un intérêt communal bien déterminé.

» L'État et les provinces dans lesquelles les communes sont situées peuvent faire partie de l'association.

» La participation de particuliers et de sociétés dans des associations déterminées peut également être autorisée par le Roi ».

Cette loi permettra un essor nouveau des exploitations en régie de services publics, tels que eaux, gaz, électricité, tramways, etc. Mais peut-elle s'appliquer à la création de voiries et à l'extension d'agglomérations sur le territoire de plusieurs communes? En principe, rien ne s'y oppose évidemment; mais on voit de suite qu'en pratique il ne faut rien espérer de ce côté. Car il s'agit ici bien moins de mettre des ressources en commun pour la création et l'exploitation d'un service unique, que d'amener deux ou plusieurs communes à s'entendre

sur les tracés et les programmes d'aménagement de quartiers, dont chacune d'elles réalisera ensuite à son propre compte la partie intéressant son territoire. Point n'est besoin d'une association pour cela; il suffit d'une entente entre les diverses communes. De telles ententes ont été vues antérieurement à la loi de 1922, et ont produit quelquefois d'excellents résultats; mais rien, dans notre législation, ne permet à un pouvoir quelconque d'imposer un tracé de voirie à une commune qui ne veut pas s'entendre avec ses voisines, exception faite des pouvoirs étendus que la loi du 8 avril 1919 confère, sur les communes adoptées, aux Hauts-Commissaires royaux.

Ce qui manque donc, au point de vue de l'urbanisation, à notre législation actuelle, c'est l'existence d'un pouvoir dont la compétence s'étende à l'ensemble de l'agglomération. Un tel pouvoir peut s'obtenir de deux manières :

1^o En effaçant les limites administratives, tout à fait artificielles, qui traversent les agglomérations, ce qui revient à annexer à la ville qui s'étend les communes ou parties de communes nécessaires à son développement;

2^o En plaçant, au-dessus des administrations communales qui continueront à gérer chacune leur morceau de l'agglomération, une autorité supérieure chargée de coordonner leurs efforts et munie des pouvoirs nécessaires pour pouvoir se substituer éventuellement à celles des communes, dont l'incurie ou la mauvaise volonté seraient de nature à compromettre l'œuvre de l'ensemble des communes agglomérées.

La première de ces solutions est, au fond, la plus logique et la seule qui puisse permettre l'organisation d'une grande agglomération sur des bases modernes. Mais elle exige en général d'être appliquée à temps, faute de quoi des faubourgs se sont déjà développés

en dehors de la ville-noyau, avec un caractère local propre et un système de développement defectueux, qui en fait des centres distincts au lieu des secteurs de l'ensemble qu'ils devraient former. L'annexion devient alors difficile, et même indésirable pour la ville centrale, qui ne parviendrait à incorporer à son plan d'ensemble ces quartiers, gravitant autour d'un centre distinct, qu'au prix de transformations fort coûteuses. A l'heure actuelle, les faubourgs ont pris, dans toutes nos grandes agglomérations, une importance telle qu'il est pratiquement difficile de les incorporer à la ville centrale. L'annexion est donc surtout à recommander là où il existe encore des étendues importantes de terrains non bâtis pouvant être transformés en quartiers nouveaux reliés à la ville-noyau. Mais si les faubourgs ont une agglomération propre importante, il faut bien se résoudre à chercher dans la seconde solution indiquée ci-dessus un remède à leur développement déréglé.

La solution nous paraît fort simple : il suffit d'investir la députation permanente du Conseil provincial, en matière de voirie urbaine, de pouvoirs analogues à ceux dont elle dispose pour la voirie vicinale de grande communication. Le principe est le même : il s'agit d'amener de l'unité dans les travaux intéressant plusieurs communes. Il est inutile que la députation permanente s'immisce, plus que par le passé, dans les questions d'aménagement purement locales; mais elle doit être chargée d'amener à l'amiable et, au besoin, d'imposer l'unité de vue nécessaire à l'extension d'une agglomération sur le territoire de plusieurs communes.

Si l'on considère d'ailleurs que le plan général d'aménagement et d'extension d'une agglomération ne doit pas être un plan d'alignement prévoyant toutes les rues à créer à l'avenir, mais seulement un schéma de

l'aménagement futur, indiquant les grandes artères principales et les caractères différentiels de l'aménagement des diverses parties, on concevra sans peine que l'action de la députation permanente s'applique surtout à l'élaboration et à l'exécution de ces plans généraux d'urbanisation, laissant plus entière l'indépendance des communes pour l'adoption des plans d'alignement qui doivent venir compléter les premiers.

Cette action coordonnatrice de la députation permanente s'harmonisera d'ailleurs très bien avec celle des commissions techniques, à caractère consultatif, qu'on fera intervenir dans la plupart des cas. Déjà celles de ces commissions existant actuellement ont un caractère plus ou moins provincial; elles sont convoquées par le Gouverneur de la province et leur avis précède celui de la députation permanente. Les pouvoirs nouveaux attribués à la députation permanente permettraient notamment à celle-ci de constituer et de réunir telles commissions dont l'avis lui paraîtrait utile.

Mais avant que l'on puisse imposer à deux ou plusieurs communes la confection d'un plan d'urbanisation en commun, il faut qu'il existe une loi érigeant en principe l'obligation d'avoir un tel plan, pour toute commune ne possédant pas un caractère exclusivement rural. Il sera, dès lors, facile d'insérer dans cette loi des stipulations permettant d'arriver à l'unité nécessaire dans les cas où le plan d'urbanisation couvre les territoires de plusieurs communes.

L'utilité, voire la nécessité d'une telle loi n'est plus à démontrer; elle a fait l'objet d'un vœu du premier Congrès international des villes, tenu à Gand en 1913. Une telle loi existe dans tous les États voisins. La Fédération des Ingénieurs communaux de Belgique a, à son tour, en son premier Congrès tenu à Bruxelles, en 1921, adopté unanimement le vœu « de voir

promulguer pour notre pays, le plus tôt possible, une loi sur les plans d'aménagement et d'extension des villes et communes, s'inspirant des lois française, anglaise et hollandaise sur la matière, ainsi que du vœu émis en faveur de pareille loi, par le premier Congrès international des villes, tenu à Gand en 1913 ».

Décidée de plus à passer de la période des vœux à celle des réalisations, cette fédération a constitué dans son sein une commission chargée de rédiger une proposition de loi. Avant d'exposer le texte qui est sorti de ses délibérations, il y a lieu d'en indiquer les origines et les mobiles qui ont guidé ses auteurs.

*
* *

§ III. — LES PRINCIPES NOUVEAUX A INTRODUIRE DANS LA LÉGISLATION.

Un excellent point de comparaison est la *loi française du 14 mars 1919*. Elle a les mérites d'être récente et de s'appliquer à un pays dont la législation en matière d'urbanisme est fort analogue à la nôtre. Nous avons vu, en effet, que toutes deux ont, dans les lois de 1807 et de 1810, des bases communes. Nous n'entreprendrons pas ici d'exposer comment, en évoluant chacune de leur côté depuis la séparation des deux pays, elles sont devenues quelque peu différentes (1). Il nous suffira de rappeler que les pouvoirs de l'autorité municipale en matière de création de voies publiques, d'alignement et d'autorisation de bâtir, sont analogues en France et en Belgique; mais que l'autorité supérieure chargée d'approuver les plans d'alignement est

(1) Voir à ce sujet l'étude publiée dans les « Annales de l'Association des Ingénieurs sortis des Écoles de Gand » (année 1922, 4^e fascicule), et intitulée « La législation belge concernant l'urbanisation et son adaptation aux exigences modernes », ainsi que l'ouvrage : *Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger*, édité par la Société française des Urbanistes, à l'occasion du Congrès de Strasbourg, et dans lequel on trouve l'exposé des lois les plus récentes.

en France le préfet, représentant du pouvoir central. Le décret du 27 juillet 1808 est tombé en désuétude en France comme en Belgique; mais une *loi du 5 avril 1884* a imposé à toutes les communes l'obligation d'avoir un plan général d'alignement et de nivellement, obligation à laquelle fort peu de communes ont satisfait.

La *loi du 15 février 1902* oblige toutes les communes à avoir un règlement sanitaire contenant « les prescriptions destinées à assurer la salubrité des maisons et de leurs dépendances, des voies privées, closes ou non à leurs extrémités, des logements loués en garni et des autres agglomérations... ». Elle prescrit, en outre, que « dans les agglomérations de 20,000 habitants et au-dessus, aucune habitation ne peut être construite sans un permis du maire constatant que, dans le projet qui lui a été soumis, les conditions de salubrité prescrites par le règlement sanitaire, prévu à l'article 1^{er}, sont observées ». C'est donc, sous une forme mitigée, l'obligation pour les communes d'avoir un règlement sur les bâtisses, obligation qui n'existe pas en Belgique. En outre, la *loi du 22 juillet 1912* relative à l'assainissement des voies privées, soumet ces voies aux lois et règlements relatifs à l'hygiène des voies publiques, et permet d'imposer à leurs propriétaires, et même d'exécuter d'office aux frais de ceux-ci, tous les travaux d'assainissement reconnus nécessaires. Ici encore, les pouvoirs publics sont mieux armés qu'en Belgique.

La loi nouvelle, du 14 mars 1919, oblige toute ville de plus de 10,000 habitants, à établir endéans les trois ans un projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension, sans préjudice du plan général d'alignement et de nivellement imposé par la loi du 5 avril 1884. Ce projet doit être accompagné d'un programme déterminant « les servitudes hygiéniques, archéologiques et esthétiques, ainsi que toutes

les autres conditions y relatives et en particulier les espaces libres à réserver, la hauteur des constructions, ainsi que les prévisions concernant la distribution d'eau potable, le réseau d'égouts, l'évacuation et la destination finale des matières usées et, s'il y a lieu, l'assainissement du sol. »

La même obligation s'applique aux communes de moins de 10,000 habitants qui se signalent par une croissance rapide, aux stations balnéaires, hydrominérales, etc., aux agglomérations présentant un caractère pittoresque, artistique ou historique, à désigner par les commissions départementales des sites et monuments naturels, et enfin aux groupes d'habitations et aux lotissements créés ou développés par des associations, des sociétés ou des particuliers (art. 1^{er}).

Un délai réduit et une procédure spéciale sont prévus pour les agglomérations dévastées par la guerre (art. 2).

L'État assume les frais de la confection des plans pour les communes dévastées et peut accorder des subventions aux autres (art. 3).

Une commission d'aménagement et d'extension des villes et villages est instituée dans chaque département et une commission supérieure au Ministère de l'Intérieur. Ces commissions ont un caractère consultatif (art. 4 et 5).

L'article 6 permet au préfet du département de se substituer au pouvoir municipal, si celui-ci ne satisfait pas aux obligations lui imposées par la loi.

Le plan et le programme sont soumis à l'examen du Conseil municipal, à l'enquête publique, à l'avis de la Commission départementale et à celui du préfet, et enfin à l'approbation du Ministre de l'Intérieur (art. 7). Ici encore, le préfet se substitue au Conseil communal, après mise en demeure, si celui-ci ne statue pas dans le délai lui prescrit.

L'article 8 règle d'une manière analogue la procédure pour l'adoption des plans d'aménagement de groupes d'habitations créés par des particuliers, des associations ou des sociétés. C'est le préfet qui statue et, dès l'adoption du plan, aucune construction ne peut être édifiée sans la délivrance, par le maire, d'un permis de construire dans les conditions prévues par la loi du 15 février 1902, que nous avons citée ci-dessus.

L'article 9 prévoit le cas où le projet intéresse plusieurs communes. Le préfet peut provoquer une étude d'ensemble et instituer, même d'office, des conférences intercommunales.

Enfin, l'article 10 prescrit qu'à dater de l'approbation du plan, les propriétaires des terrains en bordure des places et voies projetées doivent se conformer aux règles légales sur l'alignement. Aucune construction ne pourra être édifiée sans que le maire ait délivré un permis de construire.

* * *

Qu'ont donné en France, les premières applications de cette loi? Les auteurs des divers mémoires présentés au congrès des urbanistes français, tenu à Strasbourg, en 1923, et publiés dans le recueil *Où en est l'urbanisme?* émettent à ce sujet des opinions tout à fait concordantes :

Les principes de cette loi sont excellents; mais des dispositions propres à assurer l'exécution des projets d'urbanisation y manquent complètement.

M. G. Bechmann écrit : « Le délai de trois ans, alloué par la loi,... était à peine écoulé que déjà nombreuses étaient les municipalités qui, ayant pris les devants, se sont trouvées tout-à-coup en face des difficultés d'application du large programme qu'elles avaient, pour la plupart, élaboré volontiers, sans trop se préoccuper au premier abord des moyens effectifs d'exécution prochaine. »

M. Jean Verrier, secrétaire de la Commission supérieure instituée par la loi de 1919, écrit que cette loi « ne permet pas d'atteindre les hommes d'affaires peu scrupuleux qui se livrent à des spéculations éhontées sur les lotissements ».

M. Joyant écrit : « Sans doute, cette loi n'est pas encore complètement ajustée avec les lois qui l'ont précédée ou accompagnée; les voies et moyens nécessaires à son exécution n'apparaissent pas toujours clairement. Il est visible que le législateur a entendu poser des principes, jalonner un terrain encore mal connu du public français, et qu'il n'a pas voulu étudier dans le détail les modalités de l'application; son œuvre sera certainement féconde, et se complètera progressivement. »

M. F. Latour écrit de son côté : « Ce n'est pas tout que d'autoriser les collectivités à voir large et beau, il faut leur en donner les moyens ». Plus loin : « Le Parlement commettrait une grave erreur, s'il se bornait à laisser à leur disposition, en vue des réalisations qui seules comptent, des moyens d'action usés et surannés ». Et, comme conclusion : « Si l'approbation même du plan d'aménagement n'a pas pour résultat de conférer à la collectivité un droit acquis sur les terrains, les immeubles, les concessions, les exploitations divers, atteints à plus ou moins longue échéance par la réalisation de ce plan, la loi du 14 mars 1919 risque de n'être qu'un leurre » (1).

(1) La loi française du 19 juillet 1924, complétant celle du 14 mars 1919, a sensiblement remanié celle-ci. Seuls les articles 2, 3 et 7 ne sont pas modifiés.

Le texte ancien de l'article premier n'est modifié que légèrement; mais des ajoutes importantes y sont apportées :

Les communes peuvent être autorisées « à n'établir qu'un plan directeur pour les parties de l'extension et de l'aménagement non susceptibles d'être réalisées à brève échéance ». On voit par là que la pratique a déjà fait ressortir la nécessité d'établir une distinction entre le plan général d'aménagement et d'extension, et le plan d'alignement.

On prévoit la revision des plans généraux d'aménagement.

Que manque-t-il donc à cette loi? A notre avis, son défaut capital est de ne pas établir une distinction suffisamment nette entre le plan général d'urbanisation et les plans d'alignement régis par la législation antérieure. Ces deux plans sont, par essence, totalement différents. Le plan d'urbanisation doit être avant tout un programme de l'extension et de l'aména-

gement futurs de la ville; les plans d'alignement doivent venir, par la suite, préciser les détails des tracés et des parcelles à exproprier.

Si l'on perd de vue cette distinction fondamentale, on est amené à conditionner les plans d'urbanisation comme des plans d'alignement, avec cette seule différence qu'ils sont plus étendus. Au point de vue de la préparation

gement et d'extension suivant la même procédure que celle employée pour leur premier établissement.

Le permis de construire est rendu obligatoire dans toutes les communes qui sont tenues d'avoir un plan général d'aménagement, et l'interdiction d'habiter sera appliquée de droit à toute construction édifiée sans ce permis.

Aux articles 4 et 5, réglant la composition des commissions supérieures et départementales, de nouveaux membres sont adjoints à ces commissions, déjà fort nombreuses, et une composition spéciale est prévue pour celle du Département de la Seine, qui comprend 98 membres.

A l'article 6, il est prescrit que les dépenses résultant de l'application de la loi sont obligatoires pour les communes; elles peuvent être inscrites d'office dans leurs budgets.

L'article 8, relatif aux plans d'aménagement exigés des particuliers ou sociétés qui créent des groupes d'habitations, est remplacé par les articles 11 à 17, les prescriptions relatives à cette matière, étant étendues aux lotissements et recevant un développement considérable.

La première partie de l'ancien article 9, relatif à l'établissement des plans d'aménagement intéressant plusieurs communes, devient l'article 8, et sa seconde partie, relative au cas où les communes intéressées sont situées dans plusieurs départements, devient l'article 9. Les modifications apportées aux textes primitifs concernent des détails de procédure.

L'article 10, par contre, est considérablement amplifié. Avant de demander le permis de construire, il faut, pour pouvoir construire sur un terrain atteint « par l'exécution totale ou partielle du projet », obtenir une autorisation spéciale.

Cette autorisation ne peut être refusée si la commune n'est pas en mesure d'exécuter, dans les quinze ans, les travaux nécessaires pour relier la construction à la voirie existante.

Toutefois l'interdiction de construire s'exercera sans réserve pendant trente ans sur les terrains à incorporer à la voirie et qui font partie de parcelles n'ayant pas d'accès direct à une voie urbaine existante.

Le terrain empris doit être payé. Si le projet donne à un terrain une destination telle qu'il ne peut y être bâti, le propriétaire peut en requérir l'expropriation.

Les articles 11 à 17 remplacent l'article 8 ancien. Ils ne s'occupent plus seulement de la création par des particuliers ou des sociétés de groupes d'habitations; mais aussi des lotissements. Leurs prescriptions s'appliquent même aux communes non soumises à la loi.

L'article 11 prescrit que tout projet de lotissement doit être déposé à la mairie « préalablement à toute mise en vente ou en location et à toute publicité. » Ce projet est soumis au bureau d'hygiène, au conseil municipal, ensuite à l'enquête publique et à la Com-

mission départementale d'aménagement. Le préfet l'approuve ensuite s'il y a lieu.

Le maire ou le préfet peuvent exiger la réserve d'espaces libres et d'emplacements pour les édifices publics. La réserve d'espaces libres ne donne lieu à indemnité que si ceux-ci dépassent ceux résultant du plan d'extension et de l'application des règlements. Cette surface doit être au moins d'un quart de la surface totale du lotissement.

Le lotissement peut être interdit s'il porte atteinte à un site, si le terrain est impropre à l'habitation ou qu'il se trouve dans une zone réservée à une destination autre que l'habitation.

L'article 12 interdit les ventes, locations et constructions jusqu'à l'approbation du lotissement et l'exécution des travaux de voirie prévus au projet. Aucune construction ne peut être élevée sans la délivrance de l'alignement et du permis de bâtir.

L'article 13 prévoit la publicité à donner au projet approuvé et au cahier des charges de la vente ou de la location des terrains. Sont punies d'amendes de 500 à 5,000 francs, les contraventions à ces prescriptions, ainsi que toute publicité entreprise avant l'approbation du lotissement, ou l'omission, dans les actes ou promesses de location ou de vente, de la date de cette approbation et des conditions du cahier des charges.

L'article 14 prescrit au maire de délivrer au vendeur ou bailleur, en vue de chaque acte, un certificat constatant l'accomplissement des obligations prémentionnées. En cas d'inobservation de celles-ci, la nullité de l'acte peut être poursuivie à la requête de l'acheteur ou locataire, de la commune ou du département.

L'article 15 ajoute qu'en cas de contravention, la commune ou le département peut requérir l'expropriation de tous les terrains du lotissement.

Les articles 16 et 17 règlent la constatation et la poursuite des contraventions.

L'article 18 institue dans chaque département une caisse d'avance aux communes, en vue de leurs travaux d'aménagement et d'extension.

Comme on le voit par ce résumé, la loi nouvelle remédie en partie aux inconvénients de la loi du 14 mars 1919, que nous avons signalés ci-dessus. Il n'en reste pas moins vrai qu'elle ne résout pas les difficultés d'ordre financier auxquelles peut donner lieu l'exécution de la loi. Le dernier article, instituant dans chaque département une caisse d'avances aux communes, dont le fonctionnement doit être précisé par une loi ultérieure prouve que cette difficulté n'a pas échappé au législateur. Mais la législation française met à la charge des communes tous les frais d'établissement des voiries et ne leur permet d'en récupérer une partie, à charge des plus-values données aux terrains avoisinants, qu'en évaluant ces plus-values. Nous persistons à croire que cette procédure donnera lieu, dans l'application, à de très grosses difficultés, et que la formule proposée dans le projet de loi présenté ci-dessus est, dans ce domaine, la seule pratique.

de ces plans, cela donne lieu à un travail considérable, souvent incompatible avec le délai restreint dans lequel il est désirable de les voir approuver, d'autant plus que, pour empêcher la bâtisse sur des terrains qui ne seront urbanisés que dans un avenir assez éloigné, on n'a d'autre ressource que d'indiquer sur le plan tout le détail d'un aménagement futur de ces terrains, alors qu'on sera vraisemblablement amené à refaire toute cette partie du plan quand l'exécution en sera devenue imminente. Au point de vue de l'exécution, cela oblige la commune à exproprier les terrains compris dans la zone d'extension chaque fois qu'un propriétaire demande à y bâtir, faute de quoi le propriétaire pourrait disposer librement de son terrain et l'exécution du plan d'extension serait compromise. La commune doit ainsi disperser, sans aucune utilité, les capitaux qu'elle peut consacrer à ses extensions. Lorsqu'elle possédera ainsi des centaines de parcelles en tous les points de son territoire, elle aura immobilisé toutes ses disponibilités et l'urbanisation n'aura pas fait un pas.

C'est ici que la législation actuelle ne suffit plus; il faut qu'on puisse remettre l'étude et l'approbation des plans d'alignement relatifs aux divers quartiers jusqu'à l'époque où leur réalisation deviendra imminente; car les détails de cet aménagement dépendent des besoins du moment et ne peuvent être arrêtés des dizaines d'années à l'avance. Mais il faut que l'administration communale soit cependant armée pour empêcher, en attendant, sur tous les terrains de la zone d'extension prévue, toute construction qui pourrait compromettre la réalisation ultérieure du plan d'ensemble.

Devant cette innovation se dresse une objection de principe : elle constituerait une atteinte au droit de propriété. Cela n'est vrai que si l'on regarde les choses superficiellement. Notre législation reconnaît (cela a été exprimé formellement lors de la dis-

cussion de la loi sur l'expropriation par zones) que quand les pouvoirs publics donnent par les travaux qu'ils exécutent une plus-value aux terrains avoisinants, le montant de cette plus-value leur revient. Cela se justifie d'autant plus que le bénéfice réalisé sur la vente des terrains expropriés par zones ne suffit en pratique à couvrir qu'une partie des frais de voirie.

Cela étant admis, remarquons que la disposition législative préconisée, et qui frapperait d'une servitude temporaire de non-bâtir tous les terrains compris dans la zone d'extension, n'entraverait en rien la jouissance du bien telle qu'elle existe au moment de l'adoption du plan d'urbanisation; elle empêcherait seulement, pendant quelques années, de faire de ce bien un usage nouveau, c'est-à-dire de le convertir en terrain à bâtir urbain. Or, si ce terrain est susceptible de ce fait d'une certaine plus-value, celle-ci n'est-elle pas due uniquement aux travaux d'urbanisation, payés par la collectivité, qui placent petit à petit cette propriété dans la sphère d'attraction urbaine? La collectivité a donc le droit d'empêcher le propriétaire de s'emparer de cette plus-value, qu'elle-même devrait lui payer plus tard, si elle expropriait le bien, quoiqu'elle seule l'aurait produite.

Cette théorie peut paraître osée; il faudra cependant l'admettre si l'on veut arriver à faire de l'urbanisme. Aucune commune, en effet, ne peut faire face à la réalisation d'un plan d'extension de quelque envergure, si elle ne défend énergiquement, en toute occasion, son droit à l'attribution des plus-values créées par ses travaux, soit qu'elle ait recours à l'expropriation par zones, soit qu'elle laisse les terrains riverains des voies créées à leurs propriétaires, mais en se dédommageant au moyen de taxes de voirie, soit, enfin, qu'elle empêche, par la servitude *non ædificandi* préconisée ci-dessus, la plus-value de se produire à

ses dépens dans la période précédant l'expropriation.

On peut d'ailleurs apporter des tempéraments à la servitude *non aedificandi* : le premier est d'en limiter la durée; un autre est de permettre aux propriétaires qui auraient intérêt à la réalisation immédiate de la partie du plan d'ensemble comprenant leurs immeubles, de faire dresser les plans définitifs de cette partie du projet et d'en assumer eux-mêmes l'exécution, ce qui est d'ailleurs conforme à l'esprit de l'article 6 de la loi sur l'expropriation par zones, si rarement appliqué jusqu'à présent.

Nous ne citerons que pour mémoire une autre solution de la question des plus-values, laquelle consiste à estimer la plus-value produite par les travaux et à en prélever un certain pourcentage au profit du pouvoir public qui exécute ceux-ci. Déjà la loi du 16 septembre 1807 avait adopté cette solution (art. 30) en fixant le prélèvement à la moitié de la plus-value. Les difficultés d'application d'un tel procédé ont fait tomber cette stipulation en désuétude, tant en France qu'en Belgique. La France l'a pourtant réintroduite dans sa législation; mais sous une autre forme, par la loi du 6 novembre 1918. Cette fois, la plus-value est laissée au propriétaire, pour autant qu'elle ne dépasse pas 15 p. c. Le surplus revient à l'administration. Le propriétaire peut toutefois opter pour l'expropriation, et l'administration peut, après la fixation de l'indemnité, renoncer à poursuivre l'acquisition. C'est l'expropriation conditionnelle, instituée par la loi du 17 juillet 1921.

Bien qu'on ait donné ainsi à l'attribution de la plus-value une formule toute nouvelle, la difficulté fondamentale de la législation de 1807, l'évaluation de la plus-value, subsiste. Aussi se montre-t-on déjà sceptique, en France, au sujet de l'application de la loi nouvelle. Jusqu'à ce que celle-ci

y ait fait ses preuves, nous resterons convaincus que la seule base pratique pour la taxe sur les plus-values est celle pratiquée actuellement par beaucoup de communes belges, qui ont institué des taxes de voirie proportionnelles au coût des travaux, et réparties entre les divers propriétaires au prorata des longueurs de façades de leurs propriétés à front des rues nouvelles.

Vu les polémiques que l'introduction de ces taxes a suscitées, il n'est pas superflu de faire confirmer leur légalité par la nouvelle loi, comme celle des règlements imposant des zones de recul l'a été par la loi du 28 mai 1914.

* * *

Signalons également la loi hollandaise relative à l'habitation (*Woningwet*). Cette loi, datée du 22 juin 1901, mais modifiée en 1905, 1915, 1918, 1919, 1920 et 1921, traite essentiellement des conditions d'hygiène à imposer aux habitations et de la limitation du nombre d'occupants. Mais son paragraphe 6 s'occupe de l'extension des agglomérations bâties. L'obligation, pour les communes de plus de 10,000 habitants, d'arrêter des plans généraux d'extension, y est imposée dans des conditions analogues à celles de la loi française. Cette loi présente toutefois les particularités suivantes :

Le plan général d'extension est soumis à une révision générale tous les dix ans.

On y distingue deux zones d'extension : celle de réalisation imminente et celle comprenant les prévisions pour l'avenir.

Dans la première de ces zones existe la servitude *non aedificandi* sur les terrains destinés à être incorporés à la voirie. Le refus de l'autorisation de bâtir n'implique pas l'obligation d'exécuter l'expropriation de suite.

L'approbation est donnée par les États Députés (pouvoir exécutif pro-

vincial), sauf recours au Roi. Les États Députés peuvent aussi arrêter le plan d'office si la commune ne fait pas le nécessaire.

Les États Députés peuvent imposer à toute commune la confection d'un plan d'extension, soit séparément, soit en liaison avec celui d'une commune attenante.

Les communes non soumises à l'obligation d'arrêter un plan d'extension peuvent le faire volontairement. Si ce plan est approuvé, il acquiert la même valeur que dans les communes soumises à l'obligation.

* *

Ce sont les lois française et hollandaise qui ont servi de base aux travaux de la commission d'études de la Fédération des Ingénieurs communaux de Belgique. Mais ces lois y ont été jugées incomplètes, et l'on s'est préoccupé d'assurer, mieux qu'elles ne le font, l'exécution des plans généraux d'urbanisation.

Dans un mémoire cité plus haut (1), nous avons émis l'opinion qu'il fallait créer un véritable code de l'urbanisation en amalgamant les dispositions législatives existantes avec celles à introduire dans notre législation. La commission d'études préféra élaborer une nouvelle loi qui s'ajouterait à celles en vigueur. Peut-être cette méthode est-elle effectivement meilleure, parce que l'importance des principes nouveaux qui seraient introduits dans notre législation amènera des discussions fort serrées et qu'à cette occasion il y a lieu de faire ressortir nettement ce qui, dans les principes fondamentaux, est neuf, et ce qui est déjà consacré par la législation ancienne et l'expérience. Mais la codification s'imposera après coup, parce qu'avec une loi de plus, l'ensemble des dispositions légales sera forcément encore

plus dispersé qu'actuellement, et surtout parce qu'une partie de cette législation n'a pas été faite spécialement en vue de l'urbanisation; on a d'abord légiféré pour la grande voirie; puis ces lois ont été rendues applicables peu à peu à la voirie urbaine. Seule une révision générale pourra donc apporter à cet ensemble l'homogénéité nécessaire, lorsque, après la promulgation de la nouvelle loi sur les plans généraux d'urbanisation, tous les éléments se trouveront réunis.

* * *

Un commentaire du texte de la proposition de loi s'impose ici, afin de faire apparaître clairement la nécessité et la portée de ses diverses stipulations.

La proposition de loi comprend deux parties : Le titre I^{er}, intitulé : *De l'établissement des plans généraux d'urbanisation*, constitue environ l'équivalent des lois française et hollandaise. Le titre II, traitant de *l'exécution de ces plans*, contient des stipulations propres à assurer cette exécution, suivant les principes exposés ci-dessus. On y a en outre inséré quelques articles réglant des points controversés de notre législation actuelle, de façon à préparer la voie à une codification générale des lois sur l'urbanisation.

TITRE I^{er}. — *Établissement des plans généraux d'urbanisation*. — L'article 1^{er} proclame le caractère obligatoire des plans généraux d'urbanisation, et du règlement sur les bâtisses. Il précise à quelles catégories de communes s'applique cette obligation. Il donne en outre à la Députation permanente le droit d'exiger ce travail d'une commune non placée dans une de ces catégories, et celui de désigner les communes qui doivent établir un plan général en commun.

L'article 2 fixe le délai pour l'exécution de ces plans. Ce délai est de cinq ans, mais la Députation permanente

(1) Voir la note au bas de la page 21.

peut, eu égard aux circonstances, le prolonger et même, dans certains cas, le réduire.

L'article 3 précise ce que doit renseigner le plan : la situation existante, ainsi que les éléments essentiels du projet d'avenir et la limite de l'extension prévue.

L'article 4 donne une base légale aux zones différentielles de bâtisse à prévoir dans le plan d'urbanisation, et prescrit que le plan devra indiquer ces zones et être accompagné d'un mémoire descriptif précisant en quoi elles consistent et indiquant en outre les servitudes à établir au point de vue hygiénique, esthétique et archéologique.

L'article 5 fixe les formalités qui doivent précéder l'approbation du plan d'urbanisation. Tenant compte de la différence essentielle qui existe entre les plans généraux d'urbanisation et les plans généraux d'alignement, il faut éviter de devoir recourir pour l'enquête publique à l'avertissement des propriétaires, individuellement et à domicile, prescrit par l'article 3 de la loi du 27 mai 1870, sur l'expropriation. Cela entraînerait, en effet, l'obligation de faire figurer sur le plan le cadastre de toute la ville et d'avertir tous les propriétaires de la ville du dépôt d'un plan sur lequel ils ne verraient, le plus souvent, même pas la destination précise de leur terrain; attendu que les rues secondaires n'y seront pas figurées. Ils seraient d'ailleurs toujours prévenus dans les formes prescrites par la loi de 1870, lorsque sera adopté le plan d'alignement ou d'expropriation qui viendra compléter le plan d'urbanisation.

L'article 5 précise que l'application des plans généraux d'urbanisation incombe au Roi, après que la députation permanente a donné son avis. On pourrait être tenté de décentraliser davantage cette attribution et de confier l'approbation de ces plans à la députation permanente. Mais il est

difficile d'entrer dans cette voie aussi longtemps que les plans d'alignement, moins importants que ceux d'urbanisation, restent soumis à la sanction royale.

L'article 6 prévoit la revision du plan général d'urbanisation.

Toutefois, afin d'éviter des contestations au sujet de la validité des anciens plans lorsque le délai pour la révision est échu, il est stipulé que le plan approuvé antérieurement reste en vigueur jusqu'à l'approbation du nouveau; car il ne faut pas qu'à un moment donné l'agglomération n'ait plus aucun plan d'urbanisation valable.

L'article 7 permet à la Députation permanente d'intervenir aux lieux et place des communes qui manqueraient aux devoirs qui leur sont imposés par la loi, ou qui ne parviendraient pas à se mettre d'accord pour l'élaboration d'un plan commun. Ces prescriptions sont analogues à celles relatives aux chemins vicinaux et permettent d'arriver dans tous les cas à une solution, sans porter atteinte à l'autonomie communale au delà du strict nécessaire.

L'article 8 donne d'ailleurs aux communes ainsi traitées la garantie du recours au Roi, et stipule, en outre, que les plans arrêtés par la Députation permanente auront la même valeur légale que s'ils l'avaient été par la commune.

L'article 9 permet aux communes, qui ne sont pas obligées de dresser un plan général d'urbanisation, de le faire volontairement et de jouir, dès l'approbation du plan, des avantages qu'un tel document procure aux communes qui tombent sous l'application de la loi.

L'article 10 institue, comme en France, une commission technique consultative dans chaque province, et, en outre, une commission supérieure. La composition de ces commissions et leurs attributions doivent être réglées par des arrêtés royaux. Il faudra y

introduire, à côté de techniciens spécialisés dans les questions d'aménagement urbain, des représentants des divers organismes consultés habituellement en matière d'urbanisation : commissions d'hygiène, des sites et monuments, comités de patronage des habitations ouvrières; car il faut éviter l'intervention séparée de tous ces organismes, ce qui créerait des formalités et des pertes de temps fort indésirables.

TITRE II. — *Exécution des plans généraux d'urbanisation.* — Le titre II contient un ensemble de prescriptions destinées à assurer l'exécution des plans et projets établis en vertu du titre 1^{er}.

L'article 11 crée la servitude temporaire de non bâtir sur tous les terrains compris dans la zone d'extension. Nous en avons justifié le principe ci-dessus. Ajoutons que, pour rendre cette servitude efficace, il faut qu'elle prenne cours dès que les projets de l'administration communale sont divulgués, c'est-à-dire dès le dépôt du plan à l'enquête publique; car les formalités souvent longues qui séparent ce moment de celui de l'approbation définitive permettent à certains propriétaires de se livrer à des spéculations dont les bénéfices finissent toujours par retomber à charge du pouvoir expropriant.

Notons toutefois ici que l'article 9, relatif aux communes qui dressent volontairement leur plan d'urbanisation, sans y être obligées, présente une réserve au sujet de la servitude temporaire de non bâtir. En effet, le refus d'approbation du plan peut être motivé ici par le motif qu'il n'y a pas lieu de fixer un tel plan. Or, l'établissement de la servitude temporaire dès le dépôt du projet à l'enquête ne se justifie que s'il est certain qu'un plan doit être approuvé. C'est pourquoi la durée de cette servitude avant l'approbation du plan est limitée ici à deux ans, temps jugé suffisant pour obtenir la

décision nécessaire. La servitude ne se prolongera, comme pour les communes soumises à l'obligation, que si un plan est approuvé.

L'article 12 précise le délai dont dispose l'administration communale pour statuer sur la demande d'autorisation de bâtir.

L'article 13 précise que le plan général d'urbanisation n'est pas un plan d'exécution; les diverses parties du projet devront être précisées, avant leur exécution, par des plans généraux d'alignement ou d'expropriation par zones, établis et approuvés d'après les lois actuelles.

L'article 14 permet aux propriétaires de mettre fin à la servitude grevant leurs biens, en assumant eux-mêmes les charges des travaux de voirie à y exécuter.

L'exécution d'un plan de quartier peut se faire de deux manières, soit par voie d'expropriation par zones, soit en n'expropriant que le sol de la voirie et en laissant les terrains riverains à leurs propriétaires. Dans l'un comme dans l'autre cas, la commune doit, autant que possible, pouvoir couvrir les frais des travaux exécutés au moyen de la plus-value que ceux-ci donnent aux terrains riverains. Théoriquement, l'expropriation par zones devrait être appliquée dans tous les cas; en pratique, cependant, elle entraîne souvent des mises de fonds trop considérables, et trop longtemps improductives. Les communes recourront donc encore souvent à la seconde solution. Mais alors elles doivent trouver dans la loi nouvelle des garanties suffisantes pour que les quartiers dont la création est laissée aux propriétaires répondent aux mêmes conditions de lotissement et d'aménagement que ceux créés par la commune, grâce à l'expropriation par zones.

A ces deux procédés d'exécution correspondent deux groupes d'articles : les articles 15 et 16 s'appli-

quant à l'expropriation; les articles 17 à 22 au cas contraire.

L'article 15 précise la base de l'évaluation des indemnités; mesure nécessaire, attendu que la jurisprudence actuelle tient trop souvent compte de plus-values fictives dues à des comparaisons avec des ventes récentes d'un caractère spéculatif. Afin d'exclure totalement la spéculation basée sur le plan d'urbanisation même, cet article prescrit la fixation de la valeur vénale à une époque légèrement antérieure au dépôt de ce plan à l'enquête publique. Cette formule, d'une efficacité indubitable, est tirée de la loi hollandaise.

L'article 16 permet aux communes d'exproprier des zones de terrain étendues avant que leur aménagement ne devienne imminent. Cela peut se faire actuellement en vertu de la loi de 1858-1867; mais celle-ci exige que le plan pour l'expropriation renseigne le tracé des travaux à effectuer. Plutôt que d'inciter les communes à figurer sur ce plan un tracé quelconque, qui sera sujet à modification avant son exécution, il vaut mieux les dispenser de ce travail inutile et leur permettre d'exproprier, en vue de l'urbanisation ultérieure, quitte à faire plus tard le plan détaillé de l'aménagement. Une telle procédure est incompatible avec le droit de préférence accordé aux propriétaires, pour l'exécution des travaux, par les articles 6 et 7 de la loi précitée; mais, comme en pratique, il n'est guère fait usage de ce droit, il n'y a aucun inconvénient à déroger ici à la loi de 1858-1867, comme le fait l'article 16.

L'article 17 confirme la légalité des règlements-taxe communaux relatifs à la création et à l'élargissement des voies publiques. De tels règlements existent dans la plupart de nos grandes communes, preuve évidente de ce que l'expropriation par zones ne constitue pas toujours la solution idéale. Mais leur légalité a été maintes fois contro-

versée, et il n'est donc pas inutile de la confirmer par la loi, comme la loi du 28 mai 1914 l'a fait pour les règlements communaux instituant des zones de recul.

L'article 17 permet également aux communes d'intervenir plus efficacement que jusqu'à ce jour dans la police des voies privées, en leur permettant d'exécuter au besoin d'office, aux frais de leurs propriétaires, les travaux nécessaires pour assurer l'hygiène, la viabilité et l'éclairage de ces voies, et même d'exproprier sans indemnité ces voies pour les incorporer à la voirie urbaine. Une indemnité ne se justifie pas, en effet, dans ce cas, puisque cette expropriation ne prive pas les intéressés de l'usage de ces voies; mais leur enlève seulement la propriété du fonds, qui non seulement n'est d'aucun rapport, mais constitue une charge pour les propriétaires.

L'article 18 soumet au contrôle de l'autorité communale le lotissement des propriétés privées, au point de vue de leur affectation à la bâtisse, et l'article 19 établit les sanctions de cette obligation. La commune peut interdire la bâtisse si le lotissement n'a pas été agréé par elle, ou par la Députation permanente, un recours étant ouvert aux intéressés auprès de cette autorité pour empêcher les abus. Cette disposition est très importante; sous le régime actuel il est difficile à l'administration communale de refuser l'autorisation de bâtir à celui qui a acheté, de bonne foi, une parcelle de terrain mal conformée pour la bâtisse. Le coupable, le lotisseur sans scrupule qui n'a visé qu'à tirer le plus de parcelles possible de son terrain, est hors d'atteinte. Tandis qu'avec le texte de loi proposé, l'acheteur pourrait se retourner contre le vendeur, si celui-ci ne l'a pas prévenu de ce que le lotissement n'a pas été approuvé et a exposé ainsi l'acquéreur à ne pas pouvoir faire usage du terrain acheté.

Le droit est en outre reconnu à

la commune, d'exproprier les terrains lotis illégalement, l'expropriation se faisant, dans ce cas, sans les formalités administratives ordinaires.

La surveillance par l'autorité communale des lotissements particuliers serait incomplète, si la commune ne pouvait intervenir dans la formation des lots extrêmes, aux abords des limites des propriétés qui se présentent mal pour le lotissement. Diverses formes d'intervention peuvent être envisagées; comme nous nous plaçons ici en dehors de l'hypothèse de l'expropriation par zones, dans laquelle les anciennes limites des parcelles disparaissent totalement, on peut envisager deux solutions : l'échange forcé entre les propriétaires voisins des parcelles nécessaires aux rectifications de limites, ou une expropriation restreinte intercalant entre les deux propriétés voisines une ou plusieurs parcelles de terrain communal. La première solution a été adoptée par plusieurs législations étrangères notamment par certains États allemands et cantons suisses, ainsi que par la loi française du 27 novembre 1918 sur le remembrement de la propriété rurale. Dans l'article 20, la seconde solution est préférée, parce qu'elle semble devoir être d'une application plus facile, à condition que pour ces expropriations très restreintes les formalités puissent être simplifiées. Pour les formalités administratives un arrêté royal pour chacun de ces cas peu importants serait superflu. Un arrêté de la députation permanente suffirait, puisque le recours au Roi serait là pour empêcher les abus. L'article 21 règle les détails de cette procédure. Pour les formalités judiciaires, la procédure d'urgence s'imposera le plus souvent pour ce genre d'affaires, et l'on voit qu'ici elle serait d'une grande utilité. Tel est l'objet de l'article 22, qui prévoit également l'application de cette procédure aux expropriations faites en vertu de l'article 19.

L'article 23 prescrit que la bâtisse dans une rue nouvelle pourra être empêchée par l'autorité communale tant que cette rue n'a pas reçu les appropriations indispensables.

En outre, il permet à la commune d'interdire toute construction sur les terrains n'ayant pas un accès direct et distinct à une voie publique.

L'article 24 règle la question controversée du régime des chemins vicinaux incorporés à la voirie urbaine. La jurisprudence actuelle admet qu'ils ne cessent pas pour cela d'appartenir à la voirie vicinale, et que la députation permanente peut donc continuer à contrôler leur entretien. Cela est assez logique, si l'on considère qu'un chemin de grande communication, par exemple, doit continuer à remplir ce rôle après qu'il sera devenu une rue urbaine; mais cette situation ambiguë ne se justifie plus en présence de la loi nouvelle, grâce à laquelle ce genre de rues fera partie du réseau de voirie principal prévu au plan d'urbanisation et sera dès lors, s'il intéresse plusieurs communes, soumis au contrôle de la députation permanente. On peut donc, sans inconvénient, soustraire au régime de la voirie vicinale toute rue incorporée dans la voirie urbaine.

L'article 25 concerne les pénalités à appliquer aux contraventions. Dans un but d'uniformité, il applique les pénalités prévues par la loi du 1^{er} février 1844 à toutes les contraventions aux prescriptions de la loi nouvelle, ainsi qu'à toutes celles aux règlements communaux sur les bâtisses, et aux conditions imposées dans les autorisations de bâtir. Il y ajoute également les contraventions aux conditions spéciales de bâtisse imposées lors de la vente des terrains communaux, et dont la poursuite au point de vue pénal paraît malaisée sous le régime actuel. De cette façon, toutes les contraventions aux lois, règlements et clauses de vente établis pour assurer une

bonne urbanisation seraient passibles des mêmes peines, et de la réparation de la contravention, chaque fois que l'administration communale le demanderait.

Enfin, l'article 25 abroge l'arrêté-loi du 25 août 1915, mesure dont nous avons montré ci-dessus la nécessité. Pour le surplus, il tend à éviter des conflits entre la loi nouvelle et les lois antérieures. Comme on ne peut

rapporter, d'une façon générale, aucune partie de celles-ci, vu qu'elles s'appliquent en même temps aux travaux d'urbanisation et à d'autres travaux publics, il suffit de prescrire que les stipulations des lois antérieures qui seraient contraires à celles de la nouvelle loi, seront sans application dans le domaine de celle-ci.

EMILE VINCK.

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 25 MAART 1931

Wetsvoorstel op de Urbanisatie van Steden en Gemeenten.

TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

België heeft in den loop van 1930 de ontwikkeling zijner instellingen gedurende de laatste eeuw gevierd.

Ons behoort het, op den drempel van de nieuwe eeuw, ten einde de geleidelijke ontwikkeling onzer steden en gemeenten, essentiele bestanddeelen van onzen voorspoed, te verzekeren, dezelve te voorzien van eene wetgeving die hun de noodige rechten schenkt en hun zekere regelen oplegt om over te gaan tot de urbanisatie der nieuwe wijken en tot den ombouw van de oude wijken in denzelfden zin.

België is een van de zeldzame landen van Europa, dat desaan gaande geen organieke wetgeving bezit.

Derhalve hebben wij de eer thans aan den Senaat ter goedkeuring een wetsvoorstel voor te leggen, dat ons lijkt te beantwoorden aan hetgeen de toestand vereischt en de bestaande wetgeving gelukkig aan te vullen.

Dit voorstel heeft de verdienste reeds eenigen tijd geleden te zijn voorbereid geworden door het Verbond der Gemeentelijke Ingenieurs van België en inzonderheid door den heer P. De Bruyn, hoofdingenieur der werken van de stad Luik.

Wij geven bijna ongewijzigd de

toelichting en den tekst van het door hen voorbereide voorstel.

Urbanisatie der Grootte Agglomeraties.

Hare wettelijke grondslagen in België.

De vlugge uitbreiding der stedelijke agglomeraties is een der meest kenschetsende sociale verschijnselen geweest van de tweede helft der laatste eeuw. In ons land, evenals in de meeste naburige landen, vond deze uitbreiding de openbare besturen onvoorbereid en het zal bij de toekomstige geschiedschrijvers verwondering baren als zij zullen vaststellen, hoezeer dit tijdperk, dat heeft uitgeschitterd door de overwinningen van de wetenschap, ten achter bleef op gebied van de uitbreiding der gebouwde agglomeraties, gevolg van de nieuwe oriëntering van het nijverheidsleven.

De buitensporigheid van het kwaad heeft de onvermijdelijke reactie uitgelokt. In verschillende landen zijn er mannen opgestaan die de oorzaken van deze tekortkoming opgespoord en oplossingen voorgesteld hebben. Vooreerst van uiteenloopenden aard, zijn deze pogingen zonder verwijl een gemeenschappelijken weg opgegaan,

en ondanks de bijzondere strekkingen van de verschillende scholen, zijn er fundamenteele grondbeginselen van urbanisme tot uiting gekomen. Een nieuwe wetenschap is geboren. Bouwkundigen, ingenieurs, kunstenaars, hygiënisten, sociologen hebben er zich met ijver op toegelegd en getracht de veelvuldige zijden van deze nieuwe wetenschap in een synthetischen blik te omvatten, alswanneer ieder van hen door zijn beroepsopleiding er enkel toe was voorbereid zich een gedeelte ervan eigen te maken.

Aldus zijn de urbanisten tot stand gekomen. Een ruim arbeidsveld lag voor hen open. Zij hebben niet geaarzeld zich daarop te wagen. Ontwerpen opgevat volgens de nieuwe beginselen, zijn overal tot uiting gekomen en werden met hoopvolle verwachtingen onthaald. Een oogenblik kon men gelooven dat het moeilijke vraagstuk was opgelost en dat aan onze steden voor de toekomst een gelukkige en methodische ontwikkeling zou zijn verzekerd, die zou rekening houden met de nieuwe eischen van het verkeer, van de hygiëne en van het stoffelijk en zedelijk welzijn der bevolking. De eerste pogingen tot verwezenlijking volstonden om te doen inzien dat men nog ver verwijderd was van het nagestreefde doel.

De radicale wijziging der verkeersmiddelen kwam zoo onverwacht en zoo spoedig dat het onmogelijk is geweest, naar gelang van deze evolutie, de oudere agglomeraties aan te passen aan deze nieuwe behoeften. Van den anderen kant, hadden de ordeloze uitbreidingen, zonder samenhangend plan, in enkele tientallen van jaren tal van steden omgord met voorsteden die hunne uitbreiding naar den buiten in den weg stonden evenzeer als de vroegere vestingsomheining die enkele jaren vroeger was verdwenen. Dit laatste bezwaar deed zich vooral voelen in de agglomeraties doortrokken door bestuursgrenzen, waardoor de verschillende deelen derzelve werden

gesteld onder het beheer van verschillende openbare besturen

Doch de bijzonderste hinderpaal voor de uitvoering der urbanisatieprogramma's was het feit dat de wetten daarvoor niets voorzagen. In de meeste landen, inzonderheid daar waar de burgerlijke wetgeving werd ingegeven door de « Code Napoléon », dagteekenden de wetten, waarop de uitvoering der ontwerpen moest steunen, van vóór het tijdperk, waarop het verschijnsel van den vluggen aangroei der agglomeraties tot uiting kwam. Zij werden gemaakt met het oog op andere werken, en konden, zoo goed en zoo kwaad als het ging, worden toegepast op de uitbreiding van de steden, zoolang deze niet het intensief karakter hadden dat zij in het vervolg vertoonden.

Het lot van het urbanisme is dus gebonden aan een nieuwe wetgeving die de uitvoering van de vastgestelde programma's verzekert. Verscheidene landen hebben zulke wetgeving vóór den wereldoorlog aangenomen; sedert den oorlog hebben de meeste andere landen zich gehaast dit voorbeeld te volgen terwijl de eerste de vroeger goedgekeurde wetten aanvulden en aanpasten.

België heeft zich niet alleen door al de buurstaten laten voorsteken op dit gebied, doch het is tegenwoordig ook het eenige land van West-Europa dat geen wet bezit op de urbanisatie van de agglomeraties. Het mag niet nalaten zich spoedig te rehabiliteeren in de oogen van de buurstaten, niet alleen door het aannemen van zulke wet, doch ook door, bij het opmaken ervan, nut te trekken uit wat de toepassing van de gelijkaardige wetten heeft geleerd in de landen waar de toestanden te vergelijken zijn met de onze, en door van meet af de Belgische wet te brengen tot een graad van volmaaktheid, die in deze landen slechts verkregen werd dank zij herhaald zoeken en tasten.

§ 1. — HUIDIGE BELGISCHE WETGEVING.

De Belgische wetgeving toepasselijk op de urbanisatie steunt, evenals de Fransche, op de wetten uitgevaardigd door Napoleon. Men moet echter tot het revolutionnaire tijdperk teruggaan om de grondbeginselen van deze wetgeving te zien opduiken. Zij bevinden zich, eenigszins verspreid, in eenige wetten die wij zullen aanduiden.

Het decreet van 14 December 1789, betreffende de oprichting van de municipaliteiten bepaalt bij artikel 50 :

« De bevoegdheden eigen aan het municipaal bestuur, onder bewaking en toezicht van de bestuursvergaderingen, zijn :

» De inwoners de voordeelen te laten genieten van een goede politie, namelijk van de reinheid, de gezondheid, de veiligheid en de rust in de openbare straten, pleinen en gebouwen. »

Anderzijds licht artikel 3 van titel XI van de wet van 16-24 Augustus 1790 op de rechterlijke inrichting nader toe :

« De politiezaken toevertrouwd aan de zorg en aan het gezag van de municipale lichamen zijn :

» 1^o Alles wat betreft de veiligheid en het gemak van verkeer op de openbare straten, kaden, plaatsen en wegen, wat betreft het reinigen, het verlichten, het wegnemen van belemmeringen, het afbreken of herstellen van gebouwen die dreigen in te storten, het verbod om het even wat uit te stallen aan de vensters of aan andere deelen van de gebouwen, dat schaden kan door zijn val, en het verbod wat het ook zij weg te werpen dat de voorbijgangers kwetsen of schade toebrengen kan, of schadelijke uitwasemingen kan veroorzaken;

» 2^o »

Op deze wettelijke bepalingen, bekrachtigd bij artikel 78 van de gemeentewet van 1836, steunen de gemeenten huidigen dage nog hun reglementen op de gebouwen.

Voormelde wet van 16-24 Augustus 1790 bepaalt ook duidelijk het beginsel van de afscheiding der machten. Artikel 13 van titel II bepaalt :

« De rechterlijke ambten zijn verschillend en zullen altijd afgescheiden blijven van de administratieve ambten. Op straffe van plichtschennis mogen de rechters, op geenerlei wijze, de verrichtingen van de administratieve lichamen storen, noch de leden van de administratieve lichamen uit hoofde van hun ambt voor hen dagvaarden. »

Vele latere decreten lichten deze bepaling toe bij hun toepassing op verschillende gevallen. Dit van 7-14 October 1790 bepaalt nader dat de administratie ter zake van de groote wegen, toevertrouwd aan de administratieve lichamen, de rooijlijnen van de groote wegen in den doortocht der steden, gehuchten en dorpen omvat, en dat de klachten tegen de beslissingen van deze administraties in geen geval in de bevoegdheid liggen van de rechtbanken, doch vóór den Koning dienen gebracht.

Tenslotte stelt het decreet van 19-22 Juli 1791, betreffende de inrichting van een municipale en boetstrafelijke politie, de straffen vast wegens de overtredingen van de reglementen op de wegen of van de aanmaningen om bouwvallige gebouwen langs den openbaren weg te herstellen of af te breken. Behalve de boete wordt het herstel van de overtredingen op kosten van den overtreder voorzien, een bepaling die overigens niet nieuw is doch reeds voorkomt in de edicten uit 1607 en uit 1765.

Het beginsel dat de openbare wegen deel uitmaken van het openbaar domein en onvervreemdbaar zijn, wordt herhaaldelijk bevestigd: in het decreet van 26 Juli-15 Augustus 1790, « betreffende het recht van eigendom en van weg op de openbare wegen, straten en pleinen van de dorpen, gehuchten of steden, en daartoe behoorende boomen »; in dat van 22 November-

1 December 1790, betreffende « de nationale domeinen, de ruilingen en concessies en de voorrechten », alsook in het decreet van 10-11 Juni 1793 betreffende « de wijze van verdeling van de gemeentegoederen ».

Van 1791 af (decreet van 28 September-6 October), « betreffende de landelijke goederen en gebruiken en de landelijke politie » (Afdeling VI), beoogt de wetgeving de bewaring en het onderhoud van de buurtwegen te verzekeren. Een besluit van het Directoire, van 23 Messidor jaar V, beveelt het opstellen van een algemeen staat van de buurtwegen in ieder departement, en schrijft de bewaring voor van deze die nuttig zijn, de afschaffing van de andere en den terugkeer van deze gronden tot den landbouw. Ten slotte bepaalt de wet van 9-19 ventôse jaar XIII (1805) « op de beplanting der groote wegen en buurtwegen », bij artikel 6 :

« Het openbaar bestuur zal de oude grenzen van de buurtwegen doen opsporen en erkennen en, volgens deze vaststelling, hun breedte bepalen volgens de localiteiten, zonder evenwel, wanneer het noodig is ze te verbreedten, zes meter te mogen overschrijden of eenige wijziging toe te brengen aan de buurtwegen die tegenwoordig deze afmeting overtreffen ».

De eerste belangrijke wet van Napoleon, op het gebied dat ons aanbelangt, is deze van 16 September 1807, betreffende de drooglegging van de moerassen, die een stipte wettelijke basis gaf aan de uitvoering van de openbare werken en aan de onteigeningen waartoe zij moesten aanleiding geven.

Haar benaming, al te beperkend, slaat inderdaad slechts op haar eerste zes titels.

Haar titel VII, geheeten : « Van de scheepvaartwerken, de wegen, de bruggen, de straten, pleinen en kaden der steden; de dijken, de werken voor de gezondmaking in de gemeenten », regelt de geldelijke tusschenkomst van

de verschillende openbare machten en van de betrokken particulieren in de uit te voeren werken.

Artikel 30 luidt als volgt :

« Art. 30. — Indien dank zij werken in onderhavige wet reeds opgesomd, indien dank zij het openen van nieuwe straten, dank zij het aanleggen van nieuwe pleinen, het bouwen van kaden of welkdanige andere algemeene openbare, departementale of gemeentewerken, gelast en goedgekeurd door de Regeering, private eigendommen een aanzienlijke waardeverhooging vinden, zullen deze eigendommen kunnen belast worden met een vergoeding die de waarde van de helft der verworven voordeelen kan bedragen : alles zal worden geregeld door schatting, overeenkomstig de reeds door deze wet vastgestelde regelen, beoordeeld en bekrachtigd door de Commissie die met dit doel zal samengesteld zijn ».

Haar titel XI draagt het opschrift : « Van de vergoeding aan de eigenaars wegens bezetting van gronden ». De artikelen 49 en 50 regelen de onteigening ten algemeenen nutte. Ziehier den tekst :

« Art. 49. — De gronden noodig voor het openen van droogleggingskanalen en -riolen, kanalen voor de scheepvaart, wegen, straten, het aanleggen van pleinen en andere werken van erkend openbaar nut, zullen aan hun eigenaars worden vergoed en, volgens uitspraak van deskundigen, naar gelang hun waarde vóór de uitvoering der werken en zonder eenige verhooging van den geschatten prijs ».

» Art. 50. — Wanneer een eigenaar vrijwillig zijn huis laat afbreken, wanneer hij gedwongen is het af te breken wegens bouwvalligheid, heeft hij alleen recht op vergoeding voor de waarde van den verlaten grond, indien de hem door de bevoegde overheden opge-

legde rooilijn hem verplicht zijn gebouw achteruit te schuiven. »

Artikel 51 kent aan de eigenaars het recht toe de onteigening te eischen van de volledige gebouwen waarvan een deel zou moeten weggenomen worden voor de uitvoering der werken, en artikel 53 regelt den afstand aan de aangrenzende eigenaars van de aan hun bestemming onttrokken gedeelten van wegen.

De bepalingen van dezen titel tegenover deze van titel VII gesteld, toonen aan dat de groote Fransche wetgever duidelijk de bedoeling had de onteigende eigenaars te vergoeden in de mate van de werkelijk geleden schade, zonder overdrijving, en ten voordeele der openbare besturen die de werken uitvoeren, te hunnen laste een deel terug te winnen van de waardevermeerdering die deze werken aan de aangrenzende eigendommen zouden geven.

Streng toegepast, zouden deze beginselen de openbare werken zeer hebben kunnen bevorderen. Aan het feit dat zij in het vervolg al te dikwijls uit het oog werden verloren of te zwak toegepast, moet vooral worden toegeschreven dat de openbare werken uitgevoerd in den loop van de XIX^e eeuw ontoereikend waren in het bijzonder wat de uitbreiding der steden betreft.

Op dit gebied moeten wij nog artikel 52 van de wet van 16 September 1807 vermelden, dat luidt :

« *Art. 52.* — In de steden moeten de rooilijnen voor het openen van nieuwe straten, voor het verbreden van oude die geen deel uitmaken van een grooten weg, of voor elk ander voorwerp van openbaar nut, aangegeven worden door de maires overeenkomstig het plan waarvan de ontwerpen zullen voorgelegd worden aan den prefect, met hun advies overgemaakt aan den Minister van Binnenlandsche Zaken en goedgekeurd in den Raad van State.

» In geval van klacht van betrokken derden zal ook de Raad van State uitspraak doen over het verslag van den Minister van Binnenlandsche Zaken ».

Wat betreft het opgeven van de rooilijnen, is dit artikel tegenwoordig niet meer van kracht in België, daar het vervangen is door artikel 90, 7^o, van de gemeentewet van 1836. Doch er dient gewezen op de ruime strekking die Napoleon er wilde aan geven. Een decreet van 27 Juli 1808, genomen bij toepassing van dit artikel, bepaalde inderdaad :

« *Eerste artikel.* — De rooilijnen opgegeven door de maires in de steden, volgens advies van de ingenieurs en de goedkeuring van de prefects, zullen worden uitgevoerd tot de algemeene rooiingsplannen zijn vastgesteld door den Raad van State en, ten laatste, gedurende twee jaar, te rekenen van dezen dag.

» *Art. 2.* — In geval van klachten van betrokken derden, zal er uitspraak over gedaan worden in onzen Raad op verslag van onzen Minister van Binnenlandsche Zaken. »

Het rondschrĳven waarbij de prefects dit decreet ter kennis van de maires brachten, laat geen twĳfel over betreffende de bedoeling van den keizer, te eischen dat de steden een algemeen rooiingsplan voor gansch hun agglomeratie zouden vaststellen binnen het verloop van twee jaar. Een advies van den Raad van State van 3 September 1811 herinnert er overigens aan dat dit werk voor de Stad Parijs dringend moet ondernomen worden.

De uitvoering van deze plans binnen den gestelden termijn was evenwel onmogelijk. Vooraf diende een plan op groote schaal te worden opgemaakt van den bestaanden toestand en het viel niet altijd licht de daartoe bevoegde landmeters te vinden. De inrichting van het kadaster, in dezelfde periode, vormde een gansche reeks

van kundige landmeters en kwam in dit gemis voorzien. Zoo kon de Stad Luik, in 1810, door de landmeters van het kadaster een volledig perceelplan van haar grondgebied *intra muros*, op de schaal van één duizendste, laten opmaken. Doch niettegenstaande het herhaald aandringen van den prefect, zag het algemeen rooiingsplan, dat er moest uit volgen, nooit het licht.

Dan kwamen slechte jaren voor het Keizerrijk, en de uitvoering van het decreet van 1808, niet meer gesteund zijnde door het klaarziende gezag van zijn ontwerper, ging niet verder. Meer dan een eeuw later wachten wij nog op gelijke wettelijke bepalingen.

De wet van 1807 had de formaliteiten voor de uitvoering van openbare werken geregeld. Het hooger weergegeven artikel 49 vertrouwde de raming van de vergoeding aan deskundigen toe, en artikel 56 verklaarde nader dat een deskundige door den eigenaar en een door den prefect zou worden aangeduid. Voor de werken van het groote wegennet, « zal de derde deskundige, zoo noodig, van rechtswege de hoofdingenieur van het departement zijn ». Voor de geconcedeerde wegen werd de derde deskundige aangesteld door den concessiehouder en, voor de stadswerken, door den maire.

Onder het regime van deze wet, stelde, in feite, het onteigenend bestuur dus zelf het bedrag der vergoeding vast. Het vergde weinig tijd om dit stelsel te zien veroordeelen en een wet van 8 Maart 1810 verving de bestuursproceduur voor het ramen der vergoedingen voorzien bij de wet van 16 September 1807, door de tusschenkomst van de rechtbanken. Deze wet is tegenwoordig niet meer van kracht in België, vermits haar titels I en II, betreffende de bestuursformaliteiten, werden vervangen door de wet van 27 Mei 1870, en haar titels III en IV, betreffende de gerechtelijke formaliteiten, door de wet van 17 April 1835.

Sommige van haar grondbepalingen bestaan nog steeds in deze nieuwe wetten. In verband met deze laatste, zullen wij verder zien wat de beginselen van de wet van 1810 onderscheidde van onze huidige wetgeving.

Tenslotte dient gewezen op het decreet van 16 December 1811, betreffende de wegen, dat een rangschikking vaststelt van de groote wegen en de wijze regelt waarop wordt voorzien in de kosten van aanleg en onderhoud van iedere klasse. Drie klassen van keizerlijke wegen worden voorzien. Een bijlage-tabel somt ze alle op. Deze die er niet op vermeld zijn worden als departementale wegen beschouwd. En tenslotte bepaalt artikel 13 : « In hun zitting van 1812 zullen de staten-generaal de departementale wegen aanduiden die zij willen afgeschaft zien of gerangschikt in de klasse der buurtwegen en de buurtwegen die zij in de klasse der departementale wegen willen overgebracht zien. »

Wij herkennen in de bovenaangehaalde wetten de bestendige zorg van Napoleon om door een gepaste wetgeving de uitvoering te verzekeren van de groote werken van openbaar nut die hij als den grondslag van zijn staatsinrichting beschouwde. Vooral de staatswerken werden in deze wetten bedoeld; maar deze van de stadswegen werden niet uit het oog verloren en de noodzakelijkheid door de steden algemeene rooiingsplannen te doen opmaken was er reeds duidelijk in gelast. Het valt derhalve niet te verwonderen dat zekere beginselen gehuldigd door deze wetten, bij voorbeeld deze van 1807 en van 1810 nog tot grondslag dienen van onze wetgeving in zake urbanisatie.

* *

Het, overigens korttijdig, Hollandsche regime bracht geen enkel belangrijk nieuw element in deze wetgeving.

De Fransche wetboeken bleven van kracht, in afwachting dat de Regeering de voorbereiding had klaar gemaakt van de nieuwe wetgeving die zij aan het land wilde geven. Zekere wetten, zooals deze van 8 Maart 1810 op de onteigening, en deze van het decreet van 16 December 1811 op de wegen, werden zelfs uitdrukkelijk bekrachtigd. Tenslotte bepaalde een wet van 16 Mei 1829, die tegelijk met een deel van de nieuwe wetboeken verscheen, dat de « Codes Napoléon » en de Fransche wetboeken, evenals de daarmede verband houdende besluiten en reglementen, zouden ingetrokken worden zoohaast de nationale wetboeken van kracht werden, en een Koninklijk besluit van 5 Juli 1830 bepaalde den datum van deze wijziging op 1 Februari 1831.

Doch intusschen deed zich de omwenteling voor en de voorloopige Regeering heriep bij besluit van 14 Januari 1831 voormelde beslissingen zoodat de toepassing van de ons door het Fransche Keizerrijk overgeleverde wetten in België geen oogenblik onderbroken werd.

Onder de wetten uitgevaardigd onder het Hollandsche regime dient alleen gewezen op deze van 6 Maart 1818, waarbij de straffen worden bepaald wegens de overtreding van de algemeene maatregelen van huis-houdelijk bestuur, alsmede de straffen die kunnen opgelegd worden door de provinciale en gemeentereglementen. Deze wet bleef van kracht tot in 1838, vermits artikel 78 van de gemeentewet bepaalt : « De door de thans van kracht zijnde reglementen en verordeningen gestelde geldboeten, welke hooger zijn dan die door deze wet toegelaten, worden van rechtswege tot het maximum van de politiegeldboeten verminderd, zoodra twee jaren sedert de afkondiging der wet verstrekken zijn. »

* * *

Belgische Grondwet. — De Belgische Grondwet van 7 Februari 1831 bekrachtigde de beginselen waarop de Napoleontische wetgeving steunde, die bijgevolg van kracht bleef. Spoedig werd evenwel erkend dat artikel 11 de proceduur niet toelaat door de wet van 8 Maart 1810 ingesteld ter zake van de onteigening ten algemeenen nutte. Dit artikel 11 luidt : Niemand kan van zijn eigendom worden ontzet dan ten algemeenen nutte, in de gevallen en op de wijze bij de wet bepaald, en tegen billijke en voorafgaande schadeloosstelling.» De wet van 1810 liet echter de inbezitneming door den onteigenaar toe vóór het vaststellen van de vergoeding, zoodra de rechtbank had vastgesteld dat de bestuursformaliteiten voorzien bij titel I en II behoorlijk waren vervuld.

Wet van 17 April 1835 op de onteigening. — De wet van 17 April 1835 verving dus de titels III en IV van de wet van 8 Maart 1810, en vermeerderde aanzienlijk de waarborgen voor de onteigenden. De inbezitneming mag niet meer geschieden dan nadat het bedrag van de vergoeding is vastgesteld door de rechtbank van eersten aanleg en geconsigneerd door de onteigenende overheid. Bovendien wordt de aanstelling van deskundigen, die onder het stelsel der wet van 1810 facultatief was, verplichtend en de nieuwe wet regelt zorgvuldig de te volgen proceduur.

Sedertdien is geenerlei wijziging van beginsel op deze wet aangenomen; de wijzigingen daaraan toegebracht bij de wetten van 27 Mei 1870 en 9 September 1907 slaan enkel op bijzonderheden van procedure, waarvan de belangrijkste is dat er aan de deskundigen een termijn wordt gesteld voor het indienen van hun verslag. Doch deze termijn, bepaald op veertig dagen, is in feite zoodanig rekbaar en bovendien zijn er zoo weinig ernstige sancties voorzien, dat de Senaat, in eene nog niet ver afgelegen beraadslaging

(24 Juni 1924), heeft geoordeeld denzelfde te moeten inkorten met hem te bepalen op vier maand, zonder mogelijkheid van verlenging, voor de gevallen van dringende onteigening.

De wet van 17 April 1835 werd gevolgd door verschillende wetten betreffende de politie op de wegen. Wij zullen ze vermelden in chronologische volgorde ten einde de evolutie te doen uitschijnen van de beginselen waarop deze wetgeving is gesteund.

Groote wegen. Koninklijk besluit van 29 Februari 1836. — Een Koninklijk besluit van 29 Februari 1836 schreef voor dat « alwie gebouwen, huizen, bouwwerken, muren, bruggen, doorlaten, bovengrondsche waterleidingen wil bouwen, ombouwen, herstellen, of verbeteren, beplantingen of eenige andere werken wil uitvoeren langsheen de groote wegen, hetzij in den doortocht der steden, vlekken en dorpen, herzij elders », dit enkel zou kunnen doen na daartoe te zijn gemachtigd geworden door de Bestendige Deputatie en mits zich te schikken naar de rooilijnen voorgeschreven door dit College. De overtredingen waren onrechtmatig aan de straffen voorzien bij de wet van 6 Maart 1818 en het besluit liet bovendien toe schadevergoeding voor de overtreding te gelasten.

Een Koninklijk besluit van 12 Mei 1840 bepaalde nader de beteekenis van het vorige besluit wat betreft het oprichten door particulieren van bruggen en andere werken over de grachten der wegen.

Het besluit van 29 Februari 1836 is zonder kracht geworden sedert de wet van 28 Mei 1914 die de bepalingen van bedoeld besluit bekrachtigt.

Gemeentewet van 30 Maart 1836. — De inrichting van het huishoudelijk bestuur van het Rijk gaf aanleiding tot de gemeentewet van 30 Maart 1836 en tot de provinciale wet van 30 April 1836, die de rol der onderscheidene

bestuursoverheden op gebied van wegen op eenige punten nader bepaalden.

Artikel 75 der gemeentewet bepaalt dat « de gemeenteraad alles regelt wat van gemeentelijk belang is »; deze formule is zeer ruim; de volgende artikelen brengen er, weliswaar, eenige verzachtingen aan toe, met de voorwerpen te bepalen voor dewelke de beraadslagingen van den raad zijn onderworpen aan de goedkeuring van de hogere overheid.

Voor sommige dezer voorwerpen zijn de beraadslagingen onderworpen aan het advies van de Bestendige Deputatie en aan de goedkeuring door den Koning inzonderheid voor de vaststelling der groote wegen en der algemeene rooiplannen in de steden en in de aaneengebouwde gedeelten der plattelandsgemeenten; de aanleg van nieuwe straten en de verbreding der bestaande straten, alsmede de opheffing daarvan (art. 76, 70). Voor andere voorwerpen wordt alleen de goedkeuring door de Bestendige Deputatie geëischt inzonderheid voor : « het erkennen en het aanleggen der buurtwegen en voetwegen, overeenkomstig de wetten en provinciale reglementen en zonder afwijking van de wetten op de onteigening ten algemeenen nutte ». (Art. 77, 60.)

Artikel 78 bepaalt het volgende : « De Raad maakt de gemeentereglementen van huishoudelijk bestuur en de voorschriften van gemeentepolitie.

» Deze reglementen en voorschriften mogen niet in strijd zijn met de wetten noch met de reglementen van algemeen of provinciaal bestuur.

» Binnen acht en veertig uren worden afschriften daarvan door den Raad toegezonden aan de Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad.

» De gemeenteraden kunnen straffen bepalen tegen de overtredingen hunner voorschriften, tenzij eene wet daarin heeft voorzien. Die straffen mogen niet hooger zijn dan de politiestraffen. »

Het is uit dit artikel dat, in strijd

met artikel 3 der wet van 1790, geenerlei opsomming meer behelst die als beperkend kan worden beschouwd, dat de gemeenten hunne uitgebreide rechten halen inzake gemeentereglementen inzonderheid wat betreft de reglementen op de gebouwen. En, er dient opgemerkt dat deze reglementen niet zijn onderworpen aan de goedkeuring door de hoogere overheid.

Het is ook ongelukkig uit hetzelfde artikel dat sommige gemeenten het recht halen niets te doen op gebied van regeling, daar geenerlei wettelijk voorschrift ze verplicht een reglement op de gebouwen te bezitten.

Artikel 90 somt de bevoegdheden van het schepencollege op. Dit college is ondermeer belast : « 6^o Met de leiding der gemeentewerken ; 7^o met het aangeven van de rooilijnen der groote en kleine wegen, met inachtneming van de algemeene plannen aangenomen door de hoogere overheid, indien soortgelijke plannen bestaan, en behoudens beroep bij deze overheid en bij de rechtbanken, zoo daartoe grond is, door de personen die zich door de beslissingen der gemeenteoverheid mochten benadeeld achten.

» De rooilijnen aangegeven door het college zijn echter, wat betreft de groote wegen, onderworpen aan de goedkeuring der Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad.

» 8^o Met de goedkeuring, zoo voor de kleine als voor de groote wegen, van de plannen der bouwwerken door bijzonderen uit te voeren in de aaneengebouwde gedeelten der gemeenten van 2,000 inwoners en meer, behoudens beroep bij de Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad en, zoo daartoe grond is, bij de Regeering, onverminderd het beroep bij de rechtbanken, wanneer het kwestie van eigendom geldt.

Het college is verplicht uitspraak te doen binnen veertien dagen vanaf den dag waarop de plannen werden ingediend. »

Het beginsel der bevoegdheid van de gemeenteoverheid inzake rooilijnen en gebouwen, zooals het is vervat in de artikelen der gemeentewet die hooger werden aangehaald en onder het daarin bepaalde voorbehoud, is de essentieele grondslag van onze gansche wetgeving betreffende de urbanisatie. Verder zullen wij enkele wijzigingen ontmoeten die door latere wetten aan hooger bedoelde teksten werden toegebracht.

Wet van 10 April 1841 op de buurtwegen. — Ofschoon de wetgeving op de buurtwegen op eerste gezicht geen rechtstreeksch verband schijnt te houden met het vraagstuk der urbanisatie, behelst de wet van 10 April 1841 nochtans enkele bepalingen die het belangwekkend is te vergelijken met diegene welke voorkomen of ontbreken in de wetten op de inrichting en de uitbreiding der steden. Het eerste hoofdstuk van de wet dat handelt over de erkenning en de afbakening der buurtwegen, schrijft voor dat er in ieder gemeente een algemeen plan moet worden opgemaakt van de rooilijn en van de afbakening der buurtwegen. Deze plannen moeten, buiten de huidige breedte van den weg met inbegrip van de grachten, de breedte aangeven die hij moet hebben ten gevolge van de wettelijke opzoekingen en erkenningen alsmede den omvang en de aanduiding der insprongen op de aangrenzende eigendommen.

De uitvoering van dit werk, binnen den bij de wet bepaalden termijn van twee jaar, werd verzekerd dank zij de oprichting, bij het ministerie van Binnenlandsche Zaken, van een bijzonder tijdelijk bureel, opgericht bij Koninklijk besluit van 21 April 1841, zoodat al de gemeenten van het Rijk in een korte tijdsspanne werden voorzien van een nauwkeurig plan hunner buurtwegen.

Merken wij van stonden aan op dat er geenerlei soortgelijke wetsbepaling bestaat voor de stadswegen waarvan

het algemeen plan, opgemaakt met dezelfde voorzorgen als voor de buurtwegen, bijna in geen enkele stad bestaat.

Het tweede hoofdstuk der wet van 1841 handelt over het onderhoud en het verbeteren der buurtwegen. De daaruit voortvloeiende uitgaven worden ten laste van de gemeenten gelegd onder voorbehoud van de bestaande gebruiken en van hetgeen is voorzien bij artikel 23 voor de wegen, in goeden staat onderhouden, en die worden beschadigd door de uitbating van turfputten, groeven, mijnen, of eenige andere nijverheidsonderneming.

Zeër belangwekkend ook zijn de voorschriften van de artikelen 22 en 24 die aan de Bestendige Deputatie het recht verleen en niet alleen van ambtswege de werken van onderhoud en herstel te gelasten die de gemeenten zouden verwaarlooz en uit te voeren, maar ook tot wegen van groot verkeer te verklaren die wegen welke verscheidene gemeenten aanbelangen. In dit laatste geval mag de Bestendige Deputatie de daaraan uit te voeren werken voorschrijven en het aandeel van ieder der betrokken gemeenten in de kosten regelen. De gemeenten en de Gouverneur mogen bij den Koning in beroep komen tegen deze verdeeling. Hier evenmin bestaat er eenigerlei soortgelijke bepaling op gebied van stadswegen; geen enkele overheid kan de gemeenten dwingen straten, die meer dan één gemeente aanbelangen, aan te leggen of te onderhouden.

Hoofdstuk III der wet van 10 April 1891 regelt het verbreed en, het recht-trekken, het aanleggen en het afschaffen van buurtwegen.

Artikel 27 bepaalt: « De gemeenteraden zijn gehouden te beraadslagen, op last van de Bestendige Deputatie, over het openen, het richten, het verbreed en en het afschaffen van de buurtwegen. » Indien de gemeente niet het noodige doet, mag de Deputatie er van ambtswege in voorzien.

Wij herhalen dat geen zulke bepaling bestaat voor het stadswegennet.

Artikel 28, dat de voormelde werken onderwerpt aan het voorafgaand onderzoek, alsmede aan het advies van de Bestendige Deputatie en aan de goedkeuring van den Koning, is integendeel volledig overeenkomstig met de wetgeving in zake de stadswegen. Wij zullen echter verder zien dat een latere wet (20 Mei 1863) dit artikel gewijzigd en de formaliteiten heeft vereenvoudigd door de afschaffing van de koninklijke goedkeuring, die wordt vervangen door deze van de Bestendige Deputatie, behoudens verhaal bij den Koning.

Artikel 29 behoudt den aangrenzenden eigenaars van een buurtweg het recht voor er den grond van aan te schaffen. Ook deze bepaling bestaat niet in zake stadswegen.

Hoofdstuk IV handelt over de politie der buurtwegen. In de provinciale reglementen zijn straffen voorzien die niet zwaarder dan deze van enkele politie kunnen zijn. « Behalve de straf zal de rechter, zoo noodig, het herstel van de overtreding gelasten. » Hier is de verwantschap met de politie van de landelijke wegen volledig, behalve dat voor deze laatste zwaardere straffen zijn voorzien. Nochtans is de bepaling: « zal de rechter, zoo noodig, het herstel van de overtreding gelasten », ter zake van de stadswegen vervangen, krachtens de wet van 28 Mei 1914, door de bepaling « de rechtbank zal, indien het bestuur het vraagt, het herstel gelasten... », ongewijzigd gebleven in de wet op de buurtwegen.

Tenslotte handelt hoofdstuk V van de wet van 1841 over de provinciale reglementen, die de gemeentewegen moeten beheeren en die onderworpen zijn aan de Koninklijke goedkeuring.

Deze vluchtige uiteenzetting toont ons wat de wet op de gemeentewegen oplevert aan aanduidingen met het

oog op een wijziging van de wetgeving op de stadswegen.

Deze laatste wordt voornamelijk bepaald door de wet van 1 Februari 1844.

Wet van 1 Februari 1844. — Het Koninklijk besluit van 29 Februari 1836 op de groote wegen, en het decreet van 19-22 Juli 1791 op de reglementen op de wegen in het algemeen, hadden het beginsel van het herstel der overtredding afgekondigd. Maar toen het Hof van Cassatie besloten had dat, opdat het Openbaar Ministerie bevoegd zou zijn om het afbreken van een gebouw te gelasten, het gemeentebestuur zich als burgerlijke partij moet hebben aangesteld, eischten de gemeente en provinciale besturen nieuwe wettelijke bepalingen. Einde 1841 stelde de Regeering voor op de overtredingen in zake stadswegen de straffen toe te passen voorzien bij de wet op de buurtwegen. Uitgebreid zoowel door de Kamer als door den Senaat, werd dit ontwerp de wet van 1 Februari 1844 op de wegenpolitie.

Deze wet is in twee titels verdeeld. De eerste handelt over de stadswegen of kleine wegen. De eerste drie artikelen betreffen de verbindingswegen doorheen de particuliere eigendommen aangelegd en aansluitend bij den openbaren weg. In de steden en de aaneengebouwde gedeelten van de buitengemeenten met meer dan 2,000 inwoners (deze gedeelten moeten bij Koninklijk besluit worden aangeduid) zijn deze privaatswegen onderworpen aan de politie op de stadswegen. Zij kunnen alleen bij machtiging van het gemeentebestuur worden geopend.

Artikel 4 bepaalt : « In de steden en in de aaneengebouwde gedeelten van de buitengemeenten vermeld in artikel 1, mogen geen opbouw of heropbouw, noch eenige wijziging aan de bestaande gebouwen, behoudens behouds- en onderhoudswerken, worden uitgevoerd op de gronden bestemd tot den insprong overeen-

komstig de behoorlijk goedgekeurde rooiingsplans, zonder voorafgaande machtiging van het gemeentebestuur. »

De volgende artikelen (5 tot 8) geven waarborgen aan de eigenaars, door de uitoefening van dit *veto*-recht door het gemeentebestuur te onderwerpen aan zekere voorwaarden : het is gehouden te beslissen binnen den termijn van drie maanden, met ingang van de ontvangst van de aanvraag, en, indien een gedeelte van den particulieren grond moet bij den openbaren weg gevoegd worden en de vergoeding niet in der minne is geregeld, de rechtsvordering tot onteigening in te spannen binnen den termijn van één maand, met ingang van de beslissing. Bij ontstentenis daarvan mag de eigenaar weer vrij beschikken over zijn grond vijftien dagen nadat hij het bestuur heeft aangemaand en deze aanmaning aan de Bestendige Deputatie heeft beteekend. Tenslotte mag de eigenaar altijd verhaal uitoefenen bij de Bestendige Deputatie en, indien er grond toe is, bij den Koning, tegen de beslissingen van de gemeente-overheid.

Artikel 9 voorziet de straffen voor de overtredingen. Het zijn niet de politiestrafpen; eenerzijds is er geen sprake van gevangenisstraf, maar anderzijds mag de geldboete tot 200 frank gaan.

Artikel 10 luidt : « Behoudens de strafbepaling zal de rechtbank, indien er grond toe is, het herstel van de overtredding bevelen, door de overtredders te veroordeelen om de plaatsen in hun oorspronkelijken toestand te herstellen door het afbreken, vernietigen of wegnemen der werken die er onwettelijk werden uitgevoerd. Den veroordeelde wordt evenwel de keus gelaten de door de machtigingsbesluiten wettelijk opgelegde voorwaarden te vervullen. »

De artikelen 11 tot 13 regelen de voorwaarden waarin het bestuur het vonnis mag doen uitvoeren op kosten van den overtredder, indien de voorkeur

niet wordt gevolgd door uitvoering binnen den voorgeschreven termijn.

Titel II van de wet betreft de groote wegen. Zijn eenig artikel (art. 14 van de wet) maakt de bepalingen van de artikelen 10 tot 13 toepasselijk op de overtredingen in zake groote wegen en voornamelijk op deze voorzien bij besluit van 29 Februari 1836. Het bepaalt bovendien nader dat, in geval van insprong, « de nieuwe rooilijnen mogen voorgeschreven of uitgevoerd worden vóór de betaling, of, indien er grond toe is, vóór de bewaarestelling van de aan den eigenaar verschuldigde vergoeding ».

Doch de waarborgen bij de artikelen 5 tot 8 toegekend aan de eigenaars van gebouwen grenzend aan de stadswegen gelden niet langsheen de groote wegen en in feite mogen, zooals vastgesteld door het Hof van Cassatie, de nieuwe rooilijnen hier wel degelijk worden voorgeschreven zonder dat de inneming onmiddellijk gebeure. De eigenaar blijft dan in het genot van den bij den weg in te lijven grond, behoudens het recht er te bouwen, tot den dag waarop het bestuur hem uit het bezit stelt, en dan eerst moet de vergoeding worden betaald.

Wet van 1 Juli 1858 betreffende de onteigening voor de gezondmaking van de ongezonde wijken. — Zichtbaar ingegeven door de Fransche wet van 13 April 1850, heeft het Belgische Parlement in 1858 het beginsel van de strooksgewijze onteigening, uitsluitend voor gezondmaking van ongezonde wijken, in onze wetgeving geschreven. Deze wijze van onteigening is onderworpen aan de formaliteiten voorgeschreven door de wetten van 8 Maart 1810 en 17 April 1835; doch met de volgende modaliteiten:

De noodzakelijkheid tot gezondmaking en de plans der voorgenomen werken worden onderworpen aan het advies van een bijzondere commissie, aangesteld door de Bestendige Depu-

tatie. De plans moeten, behalve de vereischte aanduidingen van algemeenen aard, ook deze van de perceelen grond bevatten bestemd om weder verkocht te worden voor het bouwen. Het openbaar onderzoek moet één maand in stede van vijftien dagen duren.

Voor de uitvoering van de werken, kent artikel 6 een voorkeurrecht toe aan de belanghebbende eigenaars van de gebouwen. De drie laatste artikelen, eindelijk, zijn zoo opgesteld:

« Art. 9. — De aan de eigenaars te betalen vergoeding wordt bepaald door de handelswaarde van de gebouwen vóór de goedkeuring van het plan door het gemeentebestuur. »

« Art. 10. — Het Koninklijk besluit tot machtiging van de onteigening bepaalt de voorwaarden van den wederverkoop van de gronden die niet door den openbaren weg zijn ingenomen. »

« Art. 11. — Onderhavige wet is niet van kracht op de steden en gemeenten onderworpen aan het regime van de wet van 1 Februari 1844 op de wegenpolitie. »

Reeds bij de eerste toepassingen van deze wet bleken haar tekortkomingen. De woorden « noodzakelijkheid tot gezondmaking » gaven aanleiding tot een al te beperkende uitlegging. De gezondmaking van de oude wijken maakte anderzijds de oprichting van nieuwe onmisbaar om de inwoners van de gesloopte woningen te huisvesten. De wetgeving die tot dan toe alleen het aanleggen van straten had voorzien, werd er aldus toegebracht zich ook met het oprichten van wijken in te laten. Om rekening te houden met deze wenschen, werd de wet van 1 Juli 1858 gewijzigd bij deze van 15 November 1867.

Wet van 15 November 1867. — In den tekst van artikel 1, beginnende met: « Wanneer het, voor de gezondmaking

van een wijk, noodig is straten of gangen te openen, te verbreedten, recht te trekken of te verlengen... », worden deze woorden vervangen door den volgende tekst : « Wanneer het een geheel van werken betreft met het doel geheel of gedeeltelijk een oude wijk gezond te maken of te verbeteren, of een nieuwe wijk te bouwen, ». De bijzondere commissie moet niet meer de noodzakelijkheid, doch enkel het nut van de voorgenomen werken erkennen. Aldus wordt het toepassingsveld der wet, voortaan genaamd *wet op de strooksgewijze onteigening*, veel ruimer.

De wet van 1867 heeft nog een andere wijziging toegebracht aan die van 1858, met er een nieuw artikel 9 in te lasschen. Dit hooger aangehaald artikel werd in de wet geschreven opdat de onteigene mach^t ervan zou verzekerd zijn dat zij in de waardevermeerdering der gronden, tengevolge van de hygiënische werken, schadeloosstelling zou vinden voor de kosten dezer werken. De memorie van toelichting der nieuwe wet zegt des aangaande : « Zoo dit beginsel dient gehandhaafd, moet men ook trachten het misbruik te voorkomen dat daarvan zou kunnen gemaakt worden, vooral dan wanneer de gevallen van toepassing veelvuldiger moeten worden. » Het wetsontwerp der Regeering voorzag dus de toevoeging aan artikel 9 van een tweede alinea, luidende : « Nochtans, zoo er meer dan één jaar verloopt tusschen de aanneming van het plan en zijn goedkeuring door den Koning, of tusschen deze goedkeuring en de uitvoering van het ontwerp, hebben de onteigende eigenaars recht op de koopwaarde, die hunne vaste goederen bezitten op het oogenblik der goedkeuring of bij den aanvang der werken ».

Doch de Middenafdeeling van de Kamer gaf de voorkeur aan het beginsel dat er, voor de schatting der vergoeding, geen andere regelen dienden voorzien dan diegene bepaald bij de

wet van 17 April 1835, aangezien de rechtspraak duidelijk het beginsel heeft vastgesteld, dat trouwens vervat is in de wet van 16 September 1807, dat de vergoeding geen rekening hoeft te houden met de verkregen waardevermeerdering hetzij tengevolge van het uitvaardigen, hetzij tengevolge van de uitvoering der werken waarvoor de onteigening geschiedt. Artikel 9 der wet van 1858 werd dus eenvoudig vervangen door de volgende bepaling :

« De onteigening krachtens deze wet zal geschieden en de aan de eigenaars verschuldigde vergoeding zal worden geregeld overeenkomstig de bepalingen der wetten van 8 Maart 1870 en 17 April 1835. »

De beginselen der wetten, die wij hebben ontleed, werden tot op onze dagen onaangetast bewaard. Het is belangwekkend vast te stellen dat het complex dezer wetten, die de urbanisatie regelen, volledig werd tot stand gebracht vóórdat het verschijnsel der vlugge uitbreiding der stedelijke agglomeraties merkbaar werd (1) en dat, tijdens de halve eeuw daaropvolgend, waarin dit verschijnsel zoo intens werd dat al de vooruitzichten werden overtroffen, geenerlei essentiele wijziging aan deze wetgeving werd toegebracht.

De bijkomende wijzigingen, die zij onderging, gaan wij achtereenvolgens onderzoeken.

De wet van 20 Mei 1863 wijzigde de wet van 10 April 1841 op de buurtwegen. Een beperking van het recht der gemeenten bijzondere dienstverstrekingen en aanslagen te vestigen

(1) De rangschikking der gemeenten, opgemaakt in 1848, voor de toepassing der gemeentewet, bewijst dat er in België slechts dertien gemeenten zijn met meer dan 20,000 inwoners : Antwerpen, Mechelen, Brussel, Leuven, Brugge, Kortrijk, Gent, Sint-Niklaas, Bergen, Doornik, Luik, Verviers en Namen. In 1860, is er geen enkele méér. De rangschikking van 1872 toont ons dat er slechts drie nieuwe gemeenten méér zijn, wier bevolking 20,000 inwoners overschrijdt : Sint-Joost-ten-Oode, Elsene en Sint-Jans-Molenbeek, en twee andere die dit cijfer bijna bereiken : Schaarbeek en Seraing.

voor het onderhoud der buurtwegen (art. 14) wordt afgeschaft. Doch de essentieele wijziging wordt toegebracht aan artikel 28. Voortaan hoeven de beraadslagingen der gemeenteraden, betreffende de opening, de afschaffing of de wijziging van een buurtweg, niet meer aan den Koning ter goedkeuring voorgelegd; zij moeten nog enkel worden onderworpen aan de goedkeuring der Bestendige Deputatie, die uitspraak doet, behoudens verhaal bij den Koning vanwege de betrokken gemeenten of derden.

Weliswaar blijven deze beraadslagingen aan de Koninklijke goedkeuring onderworpen, indien zij aanleiding geven tot onteigeningen. Zooals zij is, beteekent deze nieuwigheid dus dat de centrale macht afstand doet van de weinig belangrijke zaken ten bate van het provinciaal bestuur; zij is ook eene vereenvoudiging der formaliteiten, terwijl zij tevens aan de gemeenten al hunne waarborgen handhaaft tegen de eventueele misbruiken vanwege het provinciaal bestuur. Deze gelukkige formule heeft de beste uitslagen opgeleverd en zij dient in aanmerking genomen met het oog op hare eventueele toepassing op de stadsweegen, waar zij eveneens in tal van gevallen zou kunnen aanleiding geven tot eene vereenvoudiging der formaliteiten.

De wet van 19 Maart 1866 wijzigde artikel 23 der wet op de buurtwegen, betreffende het aandeel dat de gemeenten van de particulieren kunnen eischen in de onderhoudskosten der buurtwegen beschadigd door de nijverheids-exploitaties. Zij beperkte dit recht der gemeenten en onderwierp het aan vaste regelen, om voortaan de misbruiken en de betwistingen te voorkomen waartoe deze bepaling der wet van 1841 aanleiding had gegeven.

De wet van 27 Mei 1870 heeft vereenvoudiging gebracht in de bestuursformaliteiten vereischt bij de wet van 8 Maart 1810 op de onteigen-

ning ten algemeenen nutte. Ofschoon het gedeelte dezer laatste wet, dat nog van kracht was, werd vervangen door een volledig nieuwen tekst, wordt er geenerlei inbreuk gemaakt op het fundamenteel beginsel van het openbaar onderzoek voorgeschreven bij de wet van 1810. Wat meer is, de wetgever van 1870 verhoogt nog de waarborgen gegeven aan de eigenaars, met te eischen dat deze laatsten schriftelijk, persoonlijk en thuis zouden verwittigd worden van het indienen van het ontwerp, buiten de afkondiging van het aankondigen van deze indiening, alleen vereischt bij de wet van 1810. Nochtans, ten einde aan de onteigenende macht tijdverlies te besparen, dat voortvloeit uit de opsporing der eigenaars, wordt er bepaald dat deze zullen verwittigd worden volgens de kadastrale gegevens.

De duur van het onderzoek wordt van acht op vijftien dagen gebracht en het recht der burgers daartegen klachten in te brengen is onbegrensd, alswanneer de wet van 1810 enkel in aanmerking nam « de vragen en klachten der eigenaars die zouden beweren dat de uitvoering der werken geen aanleiding geeft tot den afstand hunner eigendommen. »

De essentieele wijziging, waardoor de wetgever van 1870 de bestuursformaliteiten heeft willen vereenvoudigen, is wel de afschaffing der bijzondere commissie die, naar luid van de artikelen 7 tot 10 der wet van 1810, moest zetelen na het sluiten van het onderzoek om de klachten der eigenaars te onderzoeken, deze laatsten te hooren en ten slotte een gegrond advies uit te brengen. Voortaan, worden de klachten, ingekomen tijdens het onderzoek, rechtstreeks ingezameld door het college van Burgemeester en Schepenen, en overgemaakt, naar gelang het werken van gemeentelijk of provinciaal belang geldt, aan den gemeenteraad of aan de Bestendige Deputatie, die advies uitbrengen

bij gegronde beraadslaging en de zaak verwijzen naar de hoogere overheid. Zoo het werken van algemeen nut geldt, maakt het schepencollege het proces-verbaal van het onderzoek en de ingekomen klachten over aan den bevoegden minister, die uitspraak doet.

Indien men overweegt dat een termijn van één maand aan de bijzondere commissie was gesteld bij artikel 10 der wet van 1810, om advies uit te brengen over de uitslagen van het onderzoek, en dat de bijkomende formaliteiten, ingevoerd bij de wet van 1870 (verlenging van den duur van het onderzoek en verwittiging der eigenaars te hunnen huize), ten minste evenveel tijd vergen, zou men geneigd zijn te gelooven dat de vereenvoudiging, die de wetgever van 1870 aan de wet heeft willen toebrengen, slechts denkbeeldig is. Doch het was met dezen termijn van één maand gesteld zooals met dien aan de deskundigen bepaald bij de wet van 9 September 1907, houdende wijziging der wet van 17 April 1835, namelijk dat er geen sanctie was voorzien en dat de werking der bijzondere commissie uit dien hoofde vaak aanleiding gaf tot een aanzienlijk tijdverlies.

De formaliteiten, voorgeschreven bij de wet van 1870 voor de openbare onderzoekingen, worden, bij het slot-artikel dezer wet, toepasselijk gemaakt op de bekendmaking der adviezen, vermeld bij artikel 23 der wet van 17 April 1835, welk artikel het recht der onteigenden regelt om in het bezit te treden van hunne gronden, indien de werken, waarvoor de onteigening werd uitgevaardigd, niet worden uitgevoerd.

Tenslotte wijzigt de wet van 1870 artikel 20 der wet van 1835, om dit artikel in overeenstemming te brengen met het gemeen recht inzake hypotheeken.

De wet van 30 December 1887 is eene der talrijke wetten die, sedert 1842 tot op onze dagen, de gemeente-

wet van 30 Maart 1836 hebben gewijzigd. Doch, in strijd met al de wetten waarover wij niet hebben gesproken, heeft zij een wijziging toegebracht aan de fundamenteele bepalingen der gemeentewet op gebied van wegen. Zij heeft immers, bij artikel 90, 7º, de verplichting afgeschaft aan de Bestendige Deputatie de rooilijnen van de groote wegen voor te leggen, gegeven door het schepencollege, behoudens het geval waarin de verwezenlijking derzelve de inlijving bij de wegen of den afstand van perceelen grond vergt.

Wij stellen hier een nieuw voorbeeld vast van afschaffing eener tusschenkomst der hoogere overheid, in een geval waarin deze tusschenkomst niet onontbeerlijk is. Dit voorbeeld dient vergeleken bij datgene dat wij hebben gevonden in de wet van 20 Mei 1863, op gebied van de buurtwegen.

De wet van 15 Augustus 1897 heeft in de wet van 1 Februari 1844 de beperking afgeschaft, houdende dat dezelve enkel toepasselijk kon worden gemaakt op de gemeenten met ten minste 2,000 inwoners. Deze wet schafte eveneens dezelfde beperking af bij artikel 90, 8º, der gemeentewet, en aldus werden hare bepalingen betreffende de goedkeuring der bouwplannen door het College van Burgemeester en Schepenen toepasselijk gemaakt op al de gemeenten.

Merken wij ten slotte op dat zij impliciet tot al de gemeenten de mogelijkheid uitbreidde gebruik te maken van de wet van 1858-1867 op de strooksgewijze onteigening vermits deze wet toepasselijk is op de gemeenten onderworpen aan het regime der wet van 1 Februari 1844.

* *

De wet van 9 Augustus 1889, waarbij de beschermcomiteiten der arbeiderswoningen werden ingesteld, kenschetst eene nieuwe strekking van de wetgeving die er naar streeft zich voortaan ijveriger te bekommeren om het vraagstuk der huisvesting van het

volk. De beschermcomiteiten krijgen tot opdracht alles te bestudeeren wat het woningvraagstuk betreft zoowel in hygiënisch en technisch als in sociaal opzicht.

Artikel 4 der wet bepaalt het volgende : « Vooraleer eene strooks-gewijze onteigening uit te vaardigen in wijken bijzonder bewoond door de arbeidersklasse, zal de Regeering het advies inwinnen van het beschermcomiteit over de voorwaarden op te leggen aangaande den herverkoop der gronden begrepen in de onteigening. »

De wet van 28 Mei 1914, tot wijziging der wet van 1 Februari 1844 op de straatpolitie kenschetst eveneens een nieuwe strekking van de wetgeving. Zij laat inderdaad toe de gebouwen langsheen de straten te regelen niet alleen in opzicht van hygiëne en veiligheid maar ook in esthetisch opzicht.

Het is noodig aan te toonen hoezeer de wet, uit de beraadslagingen der Kamers gesproken, verschilt van het ontwerp ingediend door de Regeering, want zooniet kan men sommige tegenstrijdigheden die de wet behelst, niet uitleggen.

Het ontwerp der Regeering sloeg enkel op de groote wegen en had hoofdzakelijk ten doel het behoud en de uitbreiding der beplantingen langsheen de groote wegen te verzekeren. Met het oog hierop verving het ontwerp artikel 14 der wet van 1 Februari 1844, dat titel II dezer wet vormde, en getiteld was : « Van de groote wegen », door vier nieuwe artikelen. Artikel 14(nieuw) bezwaarde met een dienstbaarheid *non ædificandi* de gedeelten van gronden langsheen de groote wegen, die moeten worden ingelijfd in dezen weg, voor de uitvoering van een behoorlijk goedgekeurd rooiingsplan. Artikel 15 liet, volgens het geval, aan den Koning of aan den Provincialen Raad toe verordeningen te treffen aangaande de beplantingen en de bouwwerken

langsheen de wegen in het belang van de instandhouding, de bruikbaarheid en de schoonheid derzelve, in zoover deze verordeningen niet het vrije genot van den eigendom op een breedte van ten hoogste 8 meter, gemeten vanaf de vastgestelde rooilijn, hinderen. Artikel 16 verving en vulde tevens aan het Koninklijk besluit van 29 Februari 1836 betreffende de gebouwen langsheen de groote wegen, en artikel 17 verving het vroegere artikel 14, dat de artikelen 10 tot 13 der wet toepasselijk maakte op de groote wegen, met de artikelen 6 en 9 daarin te omvatten en aldus werden de straffen voor de overtredingen in zake groote wegen opnieuw verhoogd, vermits de aanvankelijk bij het Koninklijk besluit van 29 Februari 1836 voorziene straffen dezelfde straffen waren als die bepaald bij de wet van 6 Maart 1818 en vermits ook zij bij de gemeentewet werden verminderd tot de politiestraffen.

Al deze bepalingen werden goedgekeurd, doch met het volgende amendement namelijk dat de artikelen 14 en 15 werden toepasselijk gemaakt op de stadswegen. Deze wijziging heeft ondermeer voor gevolg definitief de reeds vroeger door de rechtspraak erkende wettelijkheid te bekrachtigen van de gemeentereglementen waarbij insprongen langsheen sommige straten worden voorzien.

Nochtans heeft deze wijziging de gansche wetgeving betreffende de stadswegen ietwat verduisterd. Titel II getiteld « Van de groote wegen » is thans grootendeels toepasselijk op de stadswegen. Artikel 14, toegepast op deze wegen, blijkt in strijd te zijn met de artikelen 4, 5 en 7, daar het aan de eigenaars der in de wegen in te lijven gronden niet het recht van verhaal verleent dat hun wordt toegestaan in titel I (van de stadswegen).

Ten slotte vestigt artikel 17, waarbij de straffen, voorgeschreven bij de artikelen 9 en volgende, worden

toepasselijk gemaakt op de besluiten van machtiging tot bouwen, afgeleverd ter uitvoering van deze wet, waarschijnlijk niet opzettelijk een onderscheid tusschen deze besluiten en de besluiten afgeleverd krachtens artikel 90, 8^o, der gemeentewet.

Uit deze opmerkingen blijkt dat wij het vestigen van eene nauwkeurige rechtspraak zullen moeten afwachten vooraleer juist bekend te zijn met de nauwkeurige beteekenis van titel II der wet van 1844, zooals hij werd gewijzigd bij de wet van 1914.

Deze wet heeft insgelijks enkele wijzigingen toegebracht aan titel I. De artikelen 5 en 6 werden versmolten tot één enkel (art. 5 nieuw), en een nieuw artikel 6 bepaalt dat het Koninklijk besluit tot goedkeuring van een rooiingsplan het bestuur machtigt, behoudens uitdrukkelijk voorbehoud, te allen tijde de noodige perceelen voor het tot stand brengen der rooilijnen te onteigenen. De inlassching van dit artikel in de wet stelt een einde aan de betwistingen waartoe dit vraagstuk vaak aanleiding had gegeven, daar sommigen beweerden dat er een nieuw Koninklijk besluit noodig was dat bijzondere toelating voor de onteigening verleende, vooraleer tot de uitvoering derzelve te kunnen overgaan.

Ten slotte wordt artikel 10 betreffende de herstelling van de overtreding dusdanig gewijzigd dat het voortaan de bestuursmacht en niet meer de rechterlijke macht is, die desnoods zal uitspraak doen ofwel, zoo er aanleiding toe bestaat, herstelling gelasten. De rechtbank is verplicht dit herstel op te leggen zoo het bestuur zulks vordert. De vroegere tekst zegde « in dien daartoe grond is ».

In gemeentelijk opzicht beteekent de wet van 18 Mei 1914 in al hare bepalingen bijgevolg eene verhooging van de gemeentelijke macht.

* * *

Om gedaan te maken met het voor-

oorlogsche tijdperk, brengen wij ten slotte in herinnering de wet van 9 September 1907 tot wijziging der wet van 17 April 1835 op de onteigening, en die zorgvuldig de formaliteiten van de schatting door deskundigen regelt. Wij hebben reeds hare juiste beteekenis omlijnd naar aanleiding der wet van 1835.

* * *

De verwoestingen, te wijten aan den grooten oorlog van 1914 en die zelfs de totale vernieling van talrijke agglomeraties met zich brachten, toonden aan onze Regeering welke leemte in onze wetgeving bestond met het oog op de algemeene plans van urbanisatie. Daar de omstandigheden te dien tijde niet toelieten deze leemte aan te vullen moest de Regeering zich tevreden stellen met een voorbehoedsmaatregel; deze is de beteekenis van het besluit-wet van 25 Augustus 1915. Het eerste artikel omlijnt het doel van dit besluit-wet :

« *Eerste artikel.* — De gemeenten, op welker grondgebied openbare of bijzondere gebouwen verwoest werden ten gevolge van oorlogsdaden, zijn gehouden algemeene inrichtingsplannen tot bouwen of herbouwen op te maken, welke door het college van schepenen afgeleverd worden. »

» De Minister van Landbouw en Openbare Werken kan, op verzoek der betrokken gemeentebesturen, deze van die verplichting ontslaan, hetzij voor een gedeelte van, hetzij voor geheel hun grondgebied. »

De artikelen 2 en 3 onderwerpen deze plannen aan het advies der Bestendige Deputatie en aan de goedkeuring door den Koning; doch, het voorafgaand openbaar onderzoek, vereischt bij de wet van 1 Februari 1844, wordt hier vervangen door het advies van een bijzondere commissie bestaande uit één enkel lid van het

betrokken gemeentebestuur en uit verschillende leden van de Koninklijke Commissie voor monumenten en landschappen.

Artikel 4 luidt als volgt : « Onteigening der gedeelten van een bijzonderen eigendom, welke bij de wegen moeten ingelijfd of voorloopig door den Staat, de provincie en de gemeente moeten aangeschaft worden ter uitvoering der goedgekeurde inrichtingsplannen, zal geschieden volgens de gewone regelen der onteigening ten algemeenen nutte. De besturen zullen ertoe overgaan, zoohaast zij het gepast achten. »

Artikel 5 onderwerpt al de vergunningen tot bouwen op het grondgebied der gemeenten, waarop het besluit-wet toepasselijk is, aan de goedkeuring vanwege den Minister van Landbouw en Openbare Werken, die moet uitspraak doen binnen een termijn van drie maand na het ontvangen der beslissing van de gemeente, zooniet wordt deze laatste beslissing van kracht.

De artikelen 6 tot 8 regelen het vaststellen, inrichten, vervolgen en herstellen van de overtredingen overeenkomstig de voorschriften der wet van 1 Februari 1844.

Dit besluit-wet schijnt den wederopbouw te hebben voorzien vóór het einde van den oorlog doch, dit geval heeft zich niet voorgedaan in de gebieden die aan de Belgische Regeering onderworpen bleven. Bij ons weten, werd het trouwens na den oorlog ook niet toegepast, daar de wet van 8 April 1919, zooals wij verder zullen zien, een nieuw tijdelijk statuut heeft voorzien voor de verwoeste gemeenten. Er dient evenwel nadruk gelegd op twee feiten : het eerste dat dit besluit-wet nog niet werd ingetrokken; het tweede dat het vol bepalen staat die volstrekt onvereinigbaar zijn met het statuut van de stadswegen zooals wij het hooger hebben omschreven. De tusschenkomst van den Minister in de vergunningen

tot bouwen, de vervanging van het openbaar onderzoek door het advies der Commissie van monumenten en landschappen en, zooals wij verder zullen zien, de verkeerde interpretatie, waarvoor de slotzin van artikel 4 betreffende onteigening vatbaar is, vernietigen grootendeels den geest der wet van 1 Februari 1844. Moesten de rechtbanken er toe besluiten dit besluit-wet thans toepasselijk te maken, dan zou daaruit eene onbeschrijflijke verwarring voortspruiten. Zoo de wet van 1844 dient herzien, moet het vraagstuk derhalve aan een grondig onderzoek worden onderworpen en moet tevens het besluit-wet van 25 Augustus 1915 worden ingetrokken, daar het te haastig schijnt opgesteld te zijn geworden, en daar het uitdrukkelijk diende ingetrokken op den dag waarop de abnormale toestanden, waarvoor het werd getroffen, ophielden te bestaan.

De wet van 8 April 1919, betreffende de nationale aanneming der gemeenten en het herstel der verwoeste gewesten, gaf aan de gemeenten, die onder den oorlog hadden geleden, een voorloopig statuut dat haar toeliet haar herstel te verzekeren. Als voorwaarde voor het bekomen der talrijke voordeelen die zij verzekert, schreef de wet het volgende voor :

« Art. 5. — De aanneming brengt voor de gemeente de verplichting mede een algemeen rooiingsplan en een algemeen plan van aanleg vast te stellen, alsmede een algemeen politiereglement op de gebouwen te maken inzonderheid ten doel hebbende niet alleen de veiligheid en de gezondheid der gebouwen, doch ook, zoo daartoe redenen bestaan, hun kunstkarakter te vrijwaren.

» Die plans en dit reglement zijn onderworpen aan de goedkeuring van den Hoogen Koninklijken Commisaris; deze kan ze, zoo noodig, aan den gemeenteraad ter wijziging terugzen-

den. Wordt, binnen veertien dagen, door den gemeenteraad niet voldaan aan het hem toegezonden verzoek, dan treedt de Hooge Koninklijke Commissaris in zijn plaats op. »

Volgen de voorschriften, die gelijken op deze der wet van 1844, voor de vaststelling, de herstelling en de be- teugeling der overtredingen op de bij de eerste alinea bedoelde voorschriften.

De wet van 8 April 1919 bepaalt nader dat het besluit-wet van 25 Augustus 1915 niet toepasselijk is op de aangenomen gemeenten, behoudens wat betreft de bepalingen van artikel 4, betreffende de onteigeningen, die wij hooger hebben aangehaald.

Trachten wij thans daaruit de nieuwe beginselen af te leiden die deze wet invoert voor het statuut van de stads- wegen :

1^o Het opmaken van een algemeen plan van rooiing en inrichting wordt verplichtend gemaakt;

2^o De hoogere overheid aan dewelke de goedkeuring van dit plan behoort (hier ter zake de Koninklijke Hoog-Commissaris), heeft hetrecht, niet alleen in de plaats te treden van de gemeenten die deze verplichting niet nakomen, maar ook wijzigingen op te leggen aan de p'annen die hem regelmatig worden voorgelegd;

3^o Dezelfde verplichting met dezelfde sanctie is toepasselijk op de reglementen op de gebouwen;

4^o In strijd met den geest der gemeentewet, worden deze reglementen onderworpen aan de goedkeuring van- wege eene hoogere overheid;

5^o De eigenaars van gronden, in te lijven bij de wegen, hebben hier niet dezelfde waarborgen als die welke hun werden verzekerd bij artikel 7 der wet van 1 Februari 1844. Immers, er wordt aan den Koninklijken Hoog-Commissaris geenerlei termijn gesteld om te antwoorden op de verzoeken om toelating tot bouwen, noch om het geding tot onteigening in te spannen;

het besluit-wet van 1915 laat aan het bestuur de zorg over het oogenblik van de onteigening te bepalen, en daar het verbod, te bouwen in overtreding van het inrichtingsplan, formeel is, volgt hieruit dat de eigenaar geen ver- haal heeft indien men hem een insprong op de rooilijn voorschrijft zonder het geding tot onteigening in te spannen.

Dit laatste feit schijnt nog een der verrassingen te zijn van eene wet- geving die haastig werd opgemaakt, en men vraagt zich af of de uitwerk- selen daarvan ophouden wanneer bij Koninklijk besluit een einde wordt gesteld aan de aanneming der ge- meente. Dit vraagstuk is ten zeerste actueel, vermits de meeste gemeenten, die werden aangenomen in uitvoering der wet van 8 April 1919, zich onlangs het voordeel van deze wet hebben zien onttrekken.

Kortom, de wetgeving van tijdens den oorlog en van den na-oorlog betref- fende de urbanisatie, heeft zich vooral bekommerd om het opmaken van alge- meene inrichtingsplannen. Doch, zij schijnt met te veel haast te zijn opge- maakt en is op vele punten in strijd met de vroegere wetgeving, hetgeen de indieners niet schijnen te hebben voor- zien.

* * *

Een vraagstuk dat verband houdt met de urbanisatie, is dit der goed- koope woningen. Zonder in bijzonder- heden te treden omtrent de wet van 11 October 1919 houdende instelling van de Nationale Maatschappij der goedkoope woningen en woonvertrek- ken, alsook omtrent de wet van 25 Juli tot wijziging van de eerste, dient opge- merkt dat de wet van 11 October 1919 artikel 4 der wet van 9 Augustus 1889 wijzigt als volgt :

« Vooraleer eene strooksgewijze ont- eigening uit te vaardigen, zal de Regee- ring het advies inwinnen van het beschermcomiteit over de voorwaar- den op te leggen met het oog op den

herverkoop van de gronden begrepen in de onteigening, inzonderheid wat betreft de huisvesting der min gegoede personen. »

Het advies van het beschermcomité wordt dus verplichtend in al de gevallen van strooksgewijze onteigening, zonder afbreuk te doen aan het advies der bijzondere Commissie, voorzien bij artikel 2 der wet van 1 Juli 1858 en van die van 15 November 1867, alsmede aan het advies der Bestendige Deputatie. Er valt te vreezen dat deze nieuwe strekking tot verwikkeling der formaliteiten en tot verergering der voorwaarden, opgelegd voor den wederverkoop der gronden, de strooksgewijze onteigening steeds minder en minder mogelijk zal maken, terwijl deze onteigening door de huidige rechtspraak op gebied van vergoeding reeds zeer bezwaard wordt.

Ten slotte, laat de wet van 25 Juli 1921 aan de Nationale Maatschappij der goedkoope woningen en woonvertrekken toe haren toevlucht te nemen tot de onteigening ten algemeenen nutte, zelfs tot strooksgewijze onteigening, voor den aankoop van al dan niet gebouwde vaste goederen; doch, met deze beperking dat, indien deze vaste goederen binnen een termijn van tien jaar niet de bij de onteigening voorziene bestemming hebben gekregen, een Koninklijk besluit tot de openbare verkoop van derzelve kan besluiten onder voorbehoud van het recht van voorkeur der vroegere eigenaars.

§ II. — WERKEN DIE VERSCHILLENDE GEMEENTEN AANBELANGEN.

De vlugge uitbreiding der stedelijke agglomeraties heeft in den loop der laatste eeuw aan verschillende dezer agglomeraties de territoriale grenzen doen overschrijden van de steden die er de kernen van vormden; het spreekt vanzelf dat hierdoor nieuwe bestuursmoeilijkheden zijn ontstaan.

In welke maat heeft de wetgeving dit verholpen?

Wij hebben er hooger op gewezen hoe het vraagstuk van de samenwerking der gemeenten op meesterlijke wijze werd opgelost, op gebied van buurtwegen, bij de wet van 10 April 1841. Dit kon volstaan zoolang de agglomeraties van verschillende gemeenten niet rechtstreeks onderling aaneengeschakeld waren, doch alleen verbonden door de Staats- en provinciebanen en door de buurtwegen. Ook is het natuurlijk dat de wet van 1 Februari 1844 op de stadswegen desaangaande niets heeft voorzien.

Doch, hetgeen betreurenswaardiger is te moeten vaststellen, dat is het feit dat er door de wetgevers van de tweede helft der laatste eeuw geenerlei poging werd aangewend om eene steeds meer klaarblijkende leemte in onze wetten aan te vullen.

Nochtans, het beginsel der samenwerking van verschillende gemeenten voor de inrichting van openbare diensten drong meer en meer door in onze wetgeving; de wet van 6 Augustus 1897 nam die samenwerking aan voor de oprichting van hospitaalinrichtingen; die van 1 Juli 1899, voor de exploitatie van lijnen van buurtspoorwegen; die van 18 Augustus 1907, voor het aanleggen van watervoorzieningen, enz. Tenslotte vatte de wet van 1 Maart 1922, van algemeene betekenis, al deze bijzondere bepalingen samen en verruimde er de strekking van met te bepalen :

« *Eerste artikel.* — Twee of meer gemeenten kunnen vereenigen tot stand brengen voor zaken van een wel bepaald gemeentelijk belang.

» De Staat en de provinciën, waarin de gemeenten liggen, kunnen van de vereeniging deel uitmaken.

» De deelneming van particulieren en van maatschappijen in bepaalde vereenigen kan ook door den Koning toegelaten worden. »

Deze wet zal een nieuwen bloei mogelijk maken van de exploitatie van openbare diensten in overheids-bedrijven, zooals water, gas, electriciteit, tramwegen, enz. Doch kan zij eveneens slaan op het aanleggen van wegen en op de uitbreiding van agglomeraties op het grondgebied van verschillende gemeenten? In beginsel, verzet zich niets daartegen; doch men ziet aanstonds in dat, in de practijk, langs dien kant niets te verhoppen valt. Immers, het is er hier veel minder om te doen middelen in gemeenschap te stellen voor de oprichting en de exploitatie van een eenigen dienst, dan wel er twee of meer gemeenten toe te brengen zich te verstaan over de tracés en de programma's van aanleg van wijken, waarvan ieder van hen later voor eigen rekening het gedeelte zal verwezenlijken dat hun grondgebied aanbelangt. Hiertoe is er geen vereeniging noodig, eene overeenkomst tusschen de verschillende gemeenten volstaat. Dusdanige overeenkomsten werden gesloten vóór de wet van 1922, en zij hebben soms uitstekende uitslagen opgeleverd; doch niets in onze wetgeving laat aan eenige macht toe een wegentracé op te leggen aan eene gemeente die zich niet wil verstaan met de naburige gemeenten, ter uitzondering van de uitgebreide rechten die de wet van 8 April 1919 aan de Koninklijke Hoogcommissarissen toekent over de aangenomen gemeenten.

Aan onze huidige wetgeving ontbreekt dus, op gebied van urbanisatie, het bestaan van een macht waarvan de bevoegdheid zich uitstrekt tot de geheele agglomeratie. Zulke macht kan op tweeërlei wijze worden verkregen :

1^o Door de volstrekt kunstmatige bestuursgrenzen te doen verdwijnen die doorheen de agglomeraties loopen, hetgeen er op neerkomt bij de stad die zich uitbreidt de gemeenten of gedeelten van gemeenten te naasten noodig tot haar uitbreiding;

2^o Door, boven de gemeentebesturen die ieder hun deel van de agglomeratie zullen voortbesturen, een hoogere overheid te stellen belast met het samenordenen van hun krachtsinspanningen en voorzien van de noodige macht om zich desnoods in de plaats te stellen van de gemeenten, wier zorgeloosheid of kwade wil het werk van de samengebouwde gemeenten in zijn geheel in gevaar zou kunnen brengen.

De eerste oplossing is in den grond de meest logische en de eenige die de inrichting van een groote agglomeratie op moderne grondslagen kan mogelijk maken. Doch zij moet over het algemeen tijdig worden toegepast, zooniet hebben voorsteden zich reeds uitgebreid buiten de stad die de kern vormt met een eigen lokaal karakter en een gebrekkig systeem van uitbreiding, die er afgescheiden centra van maken in plaats van sectors van het geheel dat zij zouden moeten vormen. De naasting wordt dan moeilijk en zelfs ongewenscht voor de centrale stad, die deze wijken, rond een afzonderlijk centrum levend, niet meer zou kunnen inlijven in haar gezamenlijk plan, tenzij mits zeer kostelijke herbouwingen. Tegenwoordig hebben de voorsteden, in al onze groote agglomeraties, een zoo groot belang genomen dat het in de practijk moeilijk wordt ze in te lijven bij de centrale stad. De naasting is dus vooral aan te bevelen daar waar nog groote uitgestrektheden niet bebouwde grond voorhanden zijn, die kunnen hervormd worden in nieuwe wijken verbonden met de kern-stad. Doch indien de voorsteden zelf een belangrijke agglomeratie hebben, moet men er wel toe besluiten in de tweede hierboven aangeduide oplossing een middel te zoeken tegen hun ongeordende uitbreiding.

De oplossing komt ons zeer eenvoudig voor : het volstaat aan de Bestendige Deputatie van den Pro-

vincialen Raad in zake stadswegen een gelijke macht toe te kennen als deze waarover zij beschikt voor de groote buurtwegen. Het beginsel is hetzelfde : het geldt eenheid te brengen in de werken die verscheidene gemeenten betreffen. Het is onnoodig dat de Bestendige Deputatie zich meer dan vroeger in de aangelegenheden van zuiver lokale inrichting mengt; doch zij moet gelast worden in der minne, of zoo noodig met dwang, de overeenstemming te bewerken die noodig is voor de uitbreiding van een agglomeratie over het grondgebied van verscheidene gemeenten.

Overigens, indien men nagaat dat het algemeen inrichtings- en uitbreidingsplan van een agglomeratie niet een rooiingsplan dient te zijn dat alle de in de toekomst aan te leggen straten voorziet, doch enkel een schema van de toekomstige inrichting, met aanduiding van de voornaamste hoofdwegen en het bijzonder karakter van de inrichting der verschillende gedeelten, dan zal men dadelijk begrijpen dat de actie van de Bestendige Deputatie vooral de voorbereiding en de uitvoering betreft van deze algemeene plans van urbanisatie, terwijl de onafhankelijkheid van de gemeenten in het goedkeuren van de rooiingsplans, tot vollediging van de eerste, onaangetast blijft.

Deze samenordenende actie van de Bestendige Deputatie zal overigens zeer wel samengaan met deze van de technische commissiën met raadgevend karakter, die men in de meeste gevallen zal raadplegen. De nu bestaande Commissiën van dezen aard hebben reeds min of meer een provinciaal karakter; zij worden bijeengeroepen door den Gouverneur der provincie en zij geven hun advies voor de Bestendige Deputatie. De nieuwe bevoegdheden van de Bestendige Deputatie zouden haar namelijk toelaten de Commissiën, die zij nuttig acht, aan te stellen en bijeen te roepen.

Doch alvorens men aan twee of

meer gemeenten het opmaken van een gemeenschappelijk urbanisatieplan kan opleggen, moet een wet het beginsel huldigen dat elke gemeente, die niet een uitsluitend landelijk karakter heeft, verplicht is zulk een plan op te maken. Dan zal het gemakkelijk zijn in deze wet bepalingen te voorzien die toelaten de noodige eenheid te verkrijgen in gevallen waar het urbanisatieplan het grondgebied van verscheidene gemeenten omvat.

Het nut, de noodwendigheid zelfs van zulke wet, moet niet meer bewezen worden; een wensch in dien zin werd uitgebracht door het eerste internationaal stedencongres te Gent in 1913. Het Verbond der gemeente-ingenieurs van België heeft op zijn beurt, bij zijn eerste Congres te Brussel in 1921, eenparig den wensch goedgekeurd dat « zoo spoedig mogelijk voor ons land een wet zou uitgevaardigd worden betreffende de inrichtings- en uitbreidingsplans van de steden en gemeenten, in den geest van de Fransche, Engelsche en Nederlandsche wetten te dezer zake, en van den wensch ten gunste van zulke wet uitgebracht door het eerste internationaal stedencongres te Gent gehouden in 1913. »

Vast besloten van de wenschen tot verwezenlijkingen over te gaan heeft dit verbond in zijn schoot een commissie aangesteld die een wetsvoorstel zou voorbereiden. Alvorens den tekst uiteen te zetten die uit deze beraadslagingen volgde, dienen er de oorsprong en de beweegredenen, die de opstellers leidden, van aangeduid.

* *

§ III. — DE NIEUWE BEGINSELEN IN DE WETGEVING TE VOORZIEN.

Men vindt een uitstekend punt van vergelijking in de Fransche wet van 14 Maart 1919. Zij heeft het voordeel nog jong te zijn en toepasselijk op een land waar de wetgeving in zake urba-

nisatie zeer nauw aan de onze gelijk. Wij hebben inderdaad gezien dat beide, in de wetten van 1807 en van 1810, gemeenschappelijke grondslagen hebben. Wij zullen hier niet uiteenzetten hoe zij eenigszins verschillend zijn geworden, doordat zij ieder van hun kant evolueerden sedert de afscheiding van beide landen (1). Het zal volstaan er aan te herinneren dat de bevoegdheid van het gemeentebestuur in zake aanleggen van openbare wegen, rooilijnen en machtiging tot bouwen in Frankrijk gelijk is als in België; doch dat de hoogste overheid, belast met het goedkeuren van de rooiingsplannen in Frankrijk de prefect is als vertegenwoordiger van het middenbestuur. Het decreet van 27 Juli 1808 is in Frankrijk evenals in België in onbruik geraakt; doch een wet van 5 April 1884 verplicht alle gemeenten een algemeen rooiings- en nivelleeringsplan te hebben, verplichting die slechts zeer weinig gemeenten hebben nageleefd.

De wet van 15 Februari 1902 verplicht alle gemeenten een gezondheidsreglement te hebben, bevattende « de voorschriften tot het verzekeren van de gezondheid der huizen en hun bijhoorigheden, der private wegen, aan hun eindpunten al of niet gesloten, der gemeubileerd verhuurde woningen en der andere agglomeraties... ». Zij schrijft bovendien voor dat « in de agglomeraties van 20,000 inwoners en meer geen woning mag gebouwd worden zonder een machtiging van den maire, vaststellende dat in het ontwerp dat hem werd onderworpen, de gezondheidsvoorwaarden voorzien door het gezondheidsreglement bedoeld

in het eerste artikel, zijn nageleefd. » Onder een gematigden vorm beteekent dit dus de verplichting voor de gemeenten een reglement op de gebouwen te hebben, verplichting die in België niet bestaat. Bovendien onderwerpt de *wet van 22 Juli 1912*, betreffende de gezondmaking van de private wegen, deze wegen aan de wetten en reglementen betreffende de hygiëne van de openbare wegen en laat zij toe de eigenaars te verplichten, en zelfs van ambtswege op hun kosten, alle noodig geoordeelde gezondmakingswerken uit te voeren. Ook op dit gebied zijn de openbare besturen beter gewapend dan in België.

De nieuwe *wet van 14 Maart 1919* verplicht iedere stad van meer dan 10,000 inwoners, binnen de drie jaren een inrichtings-, verfraaiings- en uitbreidingsplan op te maken, onaan gezien het algemeen rooiings- en nivelleeringsplan opgelegd door de wet van 5 April 1884. Dit ontwerp moet vergezeld gaan van een programma ter bepaling « van de gezondheids-, oudheidkundige en esthetische dienstbaarheden, evenals van alle andere desbetreffende voorwaarden en in het bijzonder de voor te behouden vrije ruimten, de hoogte van de bouwwerken, alsmede de vooruitzichten betreffende de drinkwaterverdeeling, het riolennet, den afvoer en de eindbestemming van de gebruikte stoffen en, zoo noodig, de gezondmaking van den grond ».

Dezelfde verplichting geldt voor de gemeenten met minder dan 10,000 inwoners die zich kenmerken door een snellen groei, de badplaatsen, hydro-minerale plaatsen, enz., voor de agglomeraties met een schilderachtig, artistiek of geschiedkundig karakter, aan te duiden door de departementale commissiën der natuurlijke landschappen en monumenten, en ten slotte voor de groepen van woningen of de verkavelingen opgericht of uitgebreid door bonden, maatschappijen of particulieren (art. 1).

(1) Zie daaromtrent de studie verschenen in de *Annales de l'Association des Ingénieurs sortis des Ecoles de Gand* (jaargang 1922, 4^e aflevering, en getiteld « La Législation belge concernant l'urbanisation et son adaptation aux exigences modernes », alsmede het werk *Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger*, uitgegeven door de « Société française des Urbanistes » ter gelegenheid van het congres van Straatsburg, en waarin men een uiteenzetting vindt over de nieuwste wetten.

Een beperkte termijn en eene bijzondere procedure zijn voorzien voor de agglomeraties door den oorlog verwoest (art. 2.)

De Staat neemt de kosten van het opmaken der plannen voor de verwoeste gemeenten te zijnen laste en kan toelagen verleen en aan de andere (art. 3.)

Een commissie voor inrichting en uitbreiding der steden en dorpen wordt ingesteld in ieder departement en een hogere commissie bij het Ministerie van Binnenlandsche Zaken. Deze commissiën zijn van raadgevenden aard (art. 4 en 5).

Artikel 6 laat aan den prefect van het Departement toe in de plaats te treden van de municipale overheid, indien dezelve niet voldoet aan de verplichtingen die haar bij de wet worden opgelegd.

Plan en programma worden tot onderzoek voorgelegd aan den municipalen raad, zijn onderworpen aan het openbaar onderzoek, aan het advies der departementscommissie en aan dit van den prefect en tenslotte aan de goedkeuring van den Minister van Binnenlandsche Zaken (art. 7). Hier nog treedt de prefect in de plaats van den gemeenteraad, na opvordering, indien deze binnen den hem gestelden termijn geen uitspraak doet.

Artikel 8 regelt op soortgelijke wijze de procedure voor het goedkeuren der plans tot inrichting van groepen woningen, gebouwd door particulieren, vereenigingen of vennootschappen. De prefect doet uitspraak en, zoodra het plan is goedgekeurd, mag er geen gebouw worden opgetrokken zonder aflevering door den « maire » van eene toelating tot bouwen onder de voorwaarden voorzien bij de wet van 15 Februari 1902, die wij hooger hebben aangehaald.

Artikel 9 voorziet het geval waarin het ontwerp verscheidene gemeenten aanbelangt. De prefect kan eene studie over het geheel gelasten en zelfs van

ambtswege intercommunale conferenties bijeenroepen.

Tenslotte, schrijft artikel 10 voor dat, vanaf de goedkeuring van het plan, de eigenaars der gronden, palende aan de ontworpen plaatsen en wegen, zich moeten gedragen naar de wettelijke voorschriften betreffende de rooilijn. Geen enkel gebouw mag worden opgetrokken zonder dat de « maire » eene toelating tot bouwen heeft afgeleverd.

Wat hebben de eerste toepassingen dezer wet in Frankrijk opgeleverd? De schrijvers van verschillende memoires, ingediend op het congres der Fransche urbanisten, gehouden te Straatsburg in 1923, en die werden bekendgemaakt in de verzameling *Où en est l'Urbanisme?*, brengen hierover volstrekt eensluidende adviezen uit : De beginselen dezer wet zijn uitstekend, maar bepalingen die geschikt zijn om de uitvoering der ontwerpen van urbanisatie te verzekeren ontbreken volledig.

De heer G. Bechmann schrijft : « Amper was de termijn van drie jaar, door de wet verleend, verstreken of reeds waren er talrijke municipaliteiten die, vooruitgelopen zijnde, plots stonden tegenover de moeilijkheden van toepassing van het uitgebreid programma dat de meesten van hen graag zouden hebben uitgewerkt zonder zich vooreerst al te zeer te bekommeren om de werkelijke middelen tot uitvoering in de naaste toekomst. »

De heer Jean Verrier, secretaris van de Hogere Commissie ingesteld bij de wet van 1919, schrijft dat deze wet « niet toelaat de weinig gewetensvolle zakenlui te treffen, die aan schandelijke speculatie doen op de verkavelingen. »

De heer Joyant schrijft : « Gewis, deze wet is nog niet volledig in overeenstemming gebracht met de vroegere of gelijktijdige wetten; de mid-

delen die noodig zijn voor de uitvoering, treden niet altijd duidelijk aan het licht. Het is klaar dat de wetgever beginselen heeft willen vastleggen en een grondgebied afbakenen, dat van het Fransche publiek nog slecht gekend is, en dat hij niet in de bijzonderheden de modaliteiten van toepassing heeft willen onderzoeken; zijn werk zal stellig vruchtbaar zijn en geleidelijk worden aangevuld. »

De heer F. Latour schrijft van zijn kant : « Het is niet alles aan de collectiviteiten toe te laten ruime en schoone opvattingen te hebben, men moet hun daartoe de middelen aan de hand doen. » Verder nog : « Het Parlement zou een grove dwaling begaan, indien het zich er toe beperkte versleten en verouderde middelen van actie te hunner beschikking te laten met het oog op de verwezenlijkingen, die alleen van belang zijn. » En, als besluit : « Indien de goedkeuring zelf van het inrichtingsplan niet voor gevolg heeft aan de collectiviteit een verworven recht toe te kennen op de verschillende gronden, vaste goederen, concessies, exploitaties, op min of meer langen termijn getroffen door de verwezenlijking van dit plan, dan loopt de wet van 14 Maart 1919 gevaar slechts een begoocheling te zijn » (1).

(1) De Fransche wet van 19 Juli 1924, ter aanvulling van deze van 14 Maart 1919, heeft deze laatste belangrijk gewijzigd.

Alleen de artikelen 2, 3 en 7 werden niet gewijzigd.

De vroegere tekst van het eerste artikel wordt slechts licht gewijzigd; doch er komen belangrijke toevoegingen bij :

De gemeenten kunnen gemachtigd worden « slechts een aanduidingsplan op te maken voor de gedeelten van de uitbreiding en de inrichting die niet vatbaar zijn voor spoedige verwezenlijking ». Men ziet daaruit dat de practijk reeds de noodzakelijkheid heeft doen uitschijnen een onderscheid te bepalen tusschen het algemeen inrichtings- en uitbreidingsplan, en het rooiingsplan.

Men voorziet de herziening van de algemeene inrichtings- en uitbreidingsplannen volgens dezelfde procedure als deze gevolgd voor hun eerste inrichting.

De machtiging tot bouwen wordt verplicht gemaakt in al de gemeenten die gehouden zijn een algemeen inrichtingsplan te hebben, en het verbod te bewonen zal van rechtswege worden toegepast op elk gebouw zonder deze machtiging opgericht.

Bij de artikelen 4 en 5, die de samenstelling regelen

van de hooge en departementale commissiën, worden nieuwe leden toegevoegd aan deze reeds zeer talrijke commissiën en een bijzondere samenstelling wordt voorzien voor deze van het Seine-Departement, die 98 leden telt.

Bij artikel 6 wordt bepaald dat de uitgaven voortvloeiende uit de toepassing van de wet verplicht zijn voor de gemeenten. Zij mogen van ambtswege worden ingeschreven op hun begrooting.

Artikel 8, betreffende de inrichtingsplannen, vereischt van de particulieren of maatschappijen die woningengroepen bouwen, wordt vervangen door de artikelen 11 tot 17; de bepalingen ter zake worden uitgebreid tot de verkavelingen en worden aanzienlijk verruimd.

Het eerste gedeelte van het vroeger artikel 9, betreffende het opmaken van de inrichtingsplannen die de gemeente aanbelangen, wordt artikel 8, en het tweede gedeelte, betreffende het geval dat de betrokken gemeenten in verschillende departementen zijn gelegen, wordt artikel 9. De wijzigingen toegebracht aan de oorspronkelijke teksten betreffen bijzonderheden van procedure.

Artikel 10, integendeel, wordt aanzienlijk uitgebreid. Alvorens de machtiging tot bouwen aan te vragen dient een bijzondere machtiging te worden bekomen om te bouwen op een grond die valt « onder de volledige of gedeeltelijke uitvoering van het ontwerp ».

Deze machtiging mag niet worden geweigerd indien de gemeente niet bij machte is binnen vijftien jaar de werken uit te voeren noodig om het gebouwde gedeelte met de bestaande wegen te verbinden.

Het verbod te bouwen zal echter zonder voorbehoud gelden gedurende dertig jaar voor de gronden die bij de wegen moeten genaast worden en die deel uitmaken van perceelen welke geen rechtstreekschen toegang hebben tot de bestaande stadswegen.

De afgenomen grond moet betaald worden. Indien het plan aan een grond een zulkdanige bestemming geeft dat er niet mag op gebouwd worden, mag de eigenaar er de onteigening van vragen.

De artikelen 11 tot 17 vervangen het vroeger artikel 8. Zij betreffen niet enkel meer de oprichting van woningengroepen, maar ook van verkavelingen door particulieren of maatschappijen. Hun bepalingen gelden zelfs voor de gemeenten die niet onderworpen zijn aan de wet.

Artikel 11 voorziet dat ieder ontwerp van verkaveling moet ingediend worden bij de mairie « vóór elke tekoopstelling of tehuurstelling en vóór iedere publiciteit ». Dit ontwerp wordt voorgelegd aan het bureau voor hygiëne, aan den gemeenteraad, vervolgens aan het openbaar onderzoek en aan de departementale commissie voor inrichting. De prefect keurt het daarna goed indien er grond toe is.

De maire of de prefect mogen eischen dat vrije ruimten en plaatsen worden voorbehouden voor de openbare gebouwen. Het voorbehouden van vrije ruimten geeft geen recht op vergoeding tenzij zij uitgestrekter zijn dan de ruimten voorzien bij het uitbreidingsplan en bij de toepassing van de reglementen. Deze oppervlakte moet ten minste één vierde bedragen van de totale oppervlakte van de verkaveling.

De verkaveling mag worden verboden indien zij schaadt aan een landschap, indien de grond ongeschikt is voor de bewoning of indien hij zich in een strook bevindt die voor een andere bestemming dan de bewoning is voorbehouden.

Artikel 12 verbiedt het verkoopen, verhuren en bouwen tot op het oogenblik der goedkeuring van de verkaveling en de uitvoering der wegenwerken bij het ontwerp voorzien. Geen gebouw mag worden opgetrokken zonder de aflevering van de rooilijn en de machtiging tot bouwen.

Artikel 13 voorziet de bekendmaking van het goed-

Wat ontbreekt er dan aan deze wet? Volgens ons is haar hoofdgebrek dat zij geen behoorlijk duidelijk onderscheid maakt tusschen het algemeen urbanisatieplan en de rooiingsplannen beheerd door de vroegere wetgeving. Deze twee plannen zijn door hun wezen volledig verschillend. Het urbanisatieplan moet vooral een programma zijn van de toekomstige uitbreiding en inrichting der stad; de rooiingsplannen moeten later de bijzonderheden der tracés en der te onteigenen perceelen nader komen bepalen.

Indien men dit fundamenteel onderscheid uit het oog verliest, wordt men ertoe gebracht de urbanisatieplannen te behandelen als rooiingsplannen, met dit eenig verschil dat zij uitgebreider zijn. In opzicht van de voorbereiding

gekeurde ontwerp en van het lastenkohier van den verkoop of van het verhuren der gronden. Worden gestraft met een geldboete van 500 tot 5.000 frank, de overtredingen op deze voorschriften, alsmede elke bekendmaking gedaan vóór de goedkeuring van de verkaveling, of het weglaten, in de akten of beloften van verhuring of van verkoop, van den datum van deze goedkeuring en van de voorwaarden van het lastenkohier.

Artikel 14 bepaalt dat de maire aan den kooper of verhuurder, met het oog op iedere akte, een getuigschrift zal afleveren, waarbij wordt vastgesteld dat voormelde verplichtingen zijn nageleefd. In geval zij dit niet werden mag de nietigheid van de akte worden vervolgd op verzoek van den kooper of huurder, van de gemeente of van het departement.

Artikel 15 voegt daar aan toe dat in geval van overtreding de gemeente of het departement de onteigening van al de gronden van de verkaveling mag vorderen.

De artikelen 16 en 17 regelen de vaststelling en de vervolging in geval van overtreding.

Artikel 18 voorziet de oprichting van een kas van voorschotten aan de gemeenten in ieder departement, met het oog op hun inrichtings- en uitbreidingswerken.

Zooals men door deze samenvatting ziet, herstelt de nieuwe wet gedeeltelijk de bezwaren van de wet van 14 Maart 1919, waarop wij hooger wezen. Het blijft niettemin waar, dat zij de moeilijkheden van financiëlen aard niet oplost, waartoe de uitvoering van de wet kan aanleiding geven. Het laatste artikel, waarbij in ieder departement een kas van voorschotten aan de gemeenten wordt ingericht, waarvan de werking nader moet bepaald worden door een latere wet, bewijst dat deze moeilijkheid niet is ontsnapt aan den wetgever. Doch de Fransche wetgeving legt alle inrichtingskosten voor de wegen ten laste van de gemeenten en laat haar alleen toe er een deel van terug te winnen, op de waardevermeerdering van de aangrenzende gronden, mits deze waardevermeerdering wordt geraamd. Wij blijven bij onze meening dat deze procedure in haar toepassing tot zeer zware moeilijkheden zal aanleiding geven en dat de formule voorgesteld in bovenstaand wetsvoorstel op dit gebied de eenig practische is.

dezer plannen, geeft dit aanleiding tot een aanzienlijk werk, dat vaak niet overeen te brengen is met den beperkten termijn, binnen denwelke het wenschelijk is ze te zien goedkeuren, des te meer daar, om het bouwen te beletten op gronden die slechts binnen een ver afgelegen tijdperk zullen geurbaniseerd worden, men geen ander middel heeft dan op het plan al de bijzonderheden aan te duiden van een toekomstige inrichting dezer gronden, alswanneer men er waarschijnlijk zal toe gebracht worden heel dit gedeelte van het plan te hermaken wanneer de uitvoering ervan nakend is. In opzicht van de uitvoering, verplicht zulks de gemeente de in de uitbreidingszone begrepen gronden te onteigenen telkens een eigenaar vraagt daarop te mogen bouwen, zoo niet zou de eigenaar vrij over zijn grond mogen beschikken en zou de uitvoering van het uitbreidingsplan in gevaar worden gebracht. De gemeente moet aldus zonder eenig nut de kapitalen versnipperen die zij aan hare uitbreiding kan besteden. Wanneer zij aldus honderden perceelen zal bezitten op al de punten van haar grondgebied, zal zij al hare beschikbare fondsen hebben vastgelegd en de urbanisatie zal geen stap vooruit hebben gedaan.

Hier volstaat de huidige wetgeving niet meer. Men moet de studie en de goedkeuring der rooiingsplannen betreffende de onderscheidene wijken kunnen uitstellen tot op het oogenblik waarop hunne verwezenlijking nakend wordt; immers de bijzonderheden dezer inrichting hangen af van de noodwendigheden van het oogenblik en mogen niet tientallen jaren op voorhand worden vastgelegd. Doch het is noodig dat het gemeentebestuur evenwel gewapend weze om, in afwachting, op al de gronden der voorziene uitbreidingszone alle bouwwerken te beletten, die de latere verwezenlijking van het algemeen plan in gevaar zouden kunnen brengen.

Tegen deze nieuwigheid rijst er een opwerping van beginsel : zij zou inbreuk maken op het eigendomsrecht. Dit is alleen waar indien men de zaken oppervlakkig beschouwt. Onze wetgeving erkent (dit werd uitdrukkelijk bepaald bij de bespreking der wet op de strooksgewijze onteigening) dat, wanneer de openbare besturen, door de werken die zij uitvoeren, aan de aanpalende gronden eene waardevermeerdering verzekeren, deze waardevermeerdering hun toekomt. Dit is des te meer gewettigd daar de winst, verwezenlijkt op den verkoop der strooksgewijze onteigende gronden, in de praktijk slechts volstaat om een gedeelte der wegenskosten te dekken.

Eens dit aangenomen, merken wij op dat de voorgestelde wetsbepaling, die een tijdelijke dienstbaarheid *non ædificandi* zou doen drukken op al de gronden begrepen in de uitbreidingszone, geenszins het genot van het goed zou beletten, zooals het bestaat op het oogenblik der goedkeuring van het urbanisatieplan; zij zou slechts gedurende enkele jaren beletten van dit goed een nieuw gebruik te maken, dit wil zeggen, er stadsbouwgrond van te maken. Welnu, indien deze bouwgrond uit dien hoofde vatbaar is voor een zekere waardevermeerdering, is deze niet uitsluitend te wijten aan de urbanisatiewerken, betaald door de collectiviteit, die langzamerhand dezen eigendom plaatsen in den stedelijken aantrekkingskring? De collectiviteit heeft dus het recht den eigenaar te beletten deze waardevermeerdering in te palmen, die zij zelf hem later zou moeten betalen, indien zij het goed onteigende, ofschoon zij alleen die waardevermeerdering zou hebben voortgebracht.

Deze theorie kan gewaagd lijken; men zal ze nochtans moeten aannemen indien men er toe wil komen aan urbanisme te doen. Geenerlei gemeente immers kan het hoofd bieden aan de verwezenlijking van een uitbreidingsplan van eenigen omvang, indien zij

bij elke gelegenheid niet krachtdadig haar recht verdedigt op de toekenning der waardevermeerderingen teweeggebracht door hare werken, hetzij zij haar toevlucht neemt tot strooksgewijze onteigening, hetzij zij de gronden, palende aan de aangelegde wegen, aan hunne eigenaars laat, doch mits zich schadeloos te stellen door middel van wegentaxes, hetzij zij ten slotte door de hooger voorgestelde dienstbaarheid *non ædificandi* belet dat de waardevermeerdering zich zou voordoen te haren nadeele gedurende het tijdperk dat de onteigening voorafgaat.

Men kan trouwens verzachtingen toebrengen aan de dienstbaarheid *non ædificandi* : men kan vooreerst den duur ervan beperken; men kan ook aan de eigenaars, die zouden belang hebben bij de onmiddellijke verwezenlijking van het algemeen plan, dat hunne vaste goederen omvat, toelaten de definitieve plans van dit gedeelte van het ontwerp te doen opmaken en zich zelf met de uitvoering te belasten, hetgeen trouwens strookt met den geest van artikel 6 der wet op de strooksgewijze onteigening, dat tot nog toe zoo zelden werd toegepast.

Wij zullen slechts voor memorie een andere oplossing van het vraagstuk der waardevermeerdering aanhalen, die erin bestaat de door de werken voortgebrachte waardevermeerdering te schatten en er een zeker procent van af te nemen ten bate van het openbaar bestuur dat bedoelde werken uitvoert. Reeds had de wet van 16 september 1807 deze oplossing aangenomen (artikel 30) met de afneming op de helft der waardevermeerdering te bepalen. De moeilijkheden van toepassing van een dusdanig stelsel hebben deze bepaling in onbruik doen geraken, zoowel in Frankrijk als in België. Frankrijk heeft ze evenwel terug in zijn wetgeving opgenomen doch onder een anderen vorm, bij de wet van 6 November 1918. Ditmaal wordt de waardevermeerdering aan den eigenaar gelaten, bijaldien zij

niet 15 t. h. overschrijdt. Het overschot komt ten goede aan het bestuur. De eigenaar mag evenwel de voorkeur geven aan de onteigening, en het bestuur kan, na de vaststelling van de vergoeding, er van afzien den aankoop te vervolgen. Het is de voorwaardelijke onteigening, ingesteld bij de wet van 17 Juli 1921.

Ofschoon men aldus aan de toekenning der waardevermeerdering eene gansch nieuwe formule heeft gegeven, blijft de fundamentele moeilijkheid der wetgeving van 1807, de schatting der waardevermeerdering, voortbestaan. Ook toont men zich in Frankrijk reeds sceptisch ten opzichte der toepassing van de nieuwe wet. Totdat deze wet hare proeven heeft geleverd, blijven wij ervan overtuigd dat de eenige practische grondslag voor de taxe op de waardevermeerdering diegene is die thans in voege is bij tal van Belgische gemeenten, die wegentaxes in evenredigheid met de kosten der werken hebben gevestigd; deze taxes worden omgeslagen over de verschillende eigenaars naar rato van de lengte der voorgevels van hunne eigendommen uitgevende op de nieuwe straten.

Gezien de betwistingen die het invoeren dezer taxes heeft uitgelokt, is het niet overbodig hunne wettelijkheid door de nieuwe wet te doen bekrachtigen, zooals de wettelijkheid der reglementen, die insprongen oplegden, werd bekrachtigd door de wet van 28 Mei 1914.

* *

Vermelden wij eveneens de Nederlandsche Woningwet. Deze wet, gedagteekend 22 Juni 1901, doch gewijzigd in 1905, 1915, 1918, 1919, 1920 en 1921, handelt hoofdzakelijk over de hygiënische voorwaarden, op te leggen aan de woningen, en over de beperking van het aantal bewoners. Doch paragraaf 6 van bedoelde woningwet houdt zich bezig met de

uitbreiding der gebouwde agglomeraties. De verplichting, voor de gemeenten met meer dan 10,000 inwoners, algemeene uitbreidingsplannen op te maken, wordt er opgelegd in soortgelijke voorwaarden als die der Fransche wet. Deze wet biedt echter de volgende bijzonderheden :

Het algemeen uitbreidingsplan wordt om de tien jaar aan eene algemeene herziening onderworpen;

Men onderscheidt er twee uitbreidingszones : die der onmiddellijke verwezenlijking en die welke de vooruitzichten voor de toekomst omvat.

In de eerste dezer zones bestaat de dienstbaarheid *non ædificandi* op de gronden bestemd om te worden ingelijfd bij de wegen. De weigering der machtiging tot bouwen sluit niet in zich de verplichting de onteigening onmiddellijk uit te voeren.

De goedkeuring wordt gegeven door de Gedeputeerde Staten (uitvoerende provinciale macht), behoudens verhaal bij den Koning.

De Gedeputeerde Staten mogen eveneens het plan van ambtswege vaststellen indien de gemeente niet het noodige doet.

De Gedeputeerde Staten mogen aan iedere gemeente het opmaken van een uitbreidingsplan opleggen, hetzij afzonderlijk, hetzij in overeenstemming met dit eener naburige gemeente.

De gemeenten die niet onderworpen zijn aan de verplichting een uitbreidingsplan op te maken, mogen het vrijwillig doen. Wordt dit plan goedgekeurd, dan verkrijgt het dezelfde waarde als in de gemeenten die onder de verplichting vallen.

* *

Het zijn de Fransche en de Nederlandsche wetten die tot grondslag hebben gediend aan de werkzaamheden der studiecommissie van het Verbond der Gemeente-ingenieurs van België. Doch deze wetten werden on-

volledig geoordeeld, en men heeft er zich om bekommerd de uitvoering van algemeene urbanisatieplannen te verzekeren, beter dan in bedoelde wetten het geval is.

In een hooger aangehaalde memorie (1), hadden wij de meening uitgedrukt dat er een echt wetboek van de urbanisatie diende opgemaakt, met de bestaande wetsbepalingen te versmelten met die welke in onze wetgeving dienen gelascht. De studiecommissie gaf er de voorkeur aan eene nieuwe wet op te maken die aan de bestaande wetten zou worden toegevoegd. Misschien is deze methode werkelijk beter, omdat de belangrijkheid der nieuwe beginselen, die in onze wetgeving zouden worden ingelascht, zeer vinnige besprekingen zal uitlokken en omdat men naar aanleiding daarvan zeer duidelijk moet doen uitschijnen hetgeen in de fundamentele beginselen nieuw is en hetgeen reeds werd bekrachtigd door de vroegere wetgeving en door de ervaring. Doch de codificeering zal nadien geboden zijn omdat, met eene wet meer, het complex der wetsbepalingen noodzakelijk nog meer uiteenlopend zal zijn dan thans het geval is, en vooral omdat een gedeelte dezer wetgeving niet bijzonder werd opgemaakt met het oog op de urbanisatie; men heeft vooreerst wetsbepalingen getroffen voor de groote wegen; vervolgens werden deze wetten langzamerhand toepasselijk gemaakt op de stadswegen. Alleen eene algemeene herziening zal dus aan dit complex het noodige homogene karakter geven wanneer, na de afkondiging der nieuwe wet op de algemeene urbanisatieplannen, al de gegevens zullen verzameld zijn.

* *

Hier past een commentaar op den tekst van het wetsvoorstel, om duide-

lijk de noodzakelijkheid en de strekking van de verschillende bepalingen te doen uitschijnen.

Het wetsvoorstel begrijpt twee deelen: Titel I: *Van het opmaken der algemeene urbanisatieplans*, stemt nagenoeg met de Fransche en Nederlandsche wetten overeen. Titel II, handelende over de *uitvoering dezer plans*, bevat de noodige bepalingen om deze uitvoering te verzekeren, volgens de hooger aangehaalde beginselen. Men heeft er bovendien enkele artikelen ingelascht tot regeling van betwiste punten in onze tegenwoordige wetgeving, om de algemeene codificeering der wetten op de urbanisatie in te leiden.

TITEL I. — *Opmaken der algemeene urbanisatieplans*. — Het eerste artikel huldigt het verplichtend karakter van de algemeene urbanisatieplans en van het bouwreglement. Het bepaalt de gemeenten waarop deze verplichting van toepassing is. Het geeft bovendien aan de Bestendige Deputatie het recht dit werk te eischen van een gemeente, die niet in een dezer categorieën is gerangschikt, en het recht de gemeenten aan te duiden die in samenwerking een algemeen plan moeten opmaken.

Artikel 2 bepaalt den termijn voor de uitvoering dezer plans. Deze termijn bedraagt vijf jaar, doch de Bestendige Deputatie kan, gelet op de omstandigheden, hem verlengen en, in sommige gevallen, zelfs verkorten.

Artikel 3 geeft nader aan wat het plan moet vermelden: den bestaanden toestand, alsmede de hoofdbestanddeelen van het toekomstplan en de grens van de voorziene uitbreiding.

Artikel 4 geeft een wettelijke basis aan de verschillende bouwzones te voorzien op het urbanisatieplan, en bepaalt dat het plan deze zones moet vermelden en vergezeld gaan van een beschrijvende memorie, die nader aangeeft waarin zij bestaan en bovendien de erfdienstbaarheden vermeldt die in

(1) Zie nota onderaan, bladz. 23.

hygiënisch, æsthetisch en archeologisch opzicht moeten worden gevestigd.

Artikel 5 bepaalt de formaliteiten die aan de goedkeuring van het urbanisatieplan moeten voorafgaan. Rekening houdend met het essentieel verschil tusschen de algemeene urbanisatieplannen en de algemeene rooiingsplannen, moet men vermijden zijn toevlucht te nemen voor het openbaar onderzoek tot de kennisgeving aan de eigenaars, persoonlijk en ten huize, voorgeschreven bij artikel 3 der wet van 27 Mei 1870 op de onteigening. Dit zou inderdaad de verplichting met zich brengen op het plan het kadaster van de geheele stad aan te geven en al de eigenaars van de stad kennis te geven van het neerleggen van een plan, waarop zij meestal zelfs niet de juiste bestemming van hun grond zouden herkennen, aangezien de bijstraten niet daarop voorkomen. Zij worden trouwens steeds verwittigd in de vormen voorgeschreven bij de wet van 1870, wanneer het plan van rooiing of onteigening, dat het urbanisatieplan komt aanvullen, aangenomen wordt.

Artikel 9 bepaalt dat de toepassing der algemeene urbanisatieplannen door den Koning moet geschieden, nadat de Bestendige Deputatie haar advies heeft gegeven. Men kon geneigd zijn deze bevoegdheid nog meer te decentraliseeren en de goedkeuring dezer plannen aan de Bestendige Deputatie opdragen. Doch het is moeilijk dezen weg op te gaan zoolang de rooiplannen, die van minder belang zijn dan de urbanisatieplannen, de Koninklijke goedkeuring behoeven.

Artikel 6 voorziet de herziening van het algemeen urbanisatieplan.

Om evenwel geschillen te voorkomen over de geldigheid der vroegere plannen wanneer de herzieningstermijn is verstreken, wordt bepaald dat het vroeger goedgekeurde plan van kracht blijft tot de goedkeuring van het nieuwe;

want het mag niet gebeuren dat op zeker oogenblik de agglomeratie zonder geldig urbanisatieplan zou komen te staan.

Artikel 7 geeft aan de Bestendige Deputatie het recht in te grijpen in plaats van de gemeenten die aan de haar door de wet opgelegde verplichtingen mochten te kort komen, of die er niet in zouden slagen het over een gemeenschappelijk plan eens te worden. Deze voorschriften zijn dezelfde als die met betrekking tot de buurtwegen en maken het mogelijk, in alle gevallen, een oplossing te vinden die, niet meer dan noodig is, inbreuk maakt op de gemeentelijke zelfstandigheid.

Artikel 8 geeft overigens aan de aldus behandelde gemeenten het recht op verhaal bij den Koning en bepaalt bovendien dat de plannen vastgesteld door de Bestendige Deputatie even rechtsgeldig zijn als die van de gemeente.

Artikel 9 laat aan de gemeenten, die niet verplicht zijn een algemeen urbanisatieplan op te maken, toe dit vrijwillig te doen en, na de goedkeuring van dit plan, de voordeelen te genieten die dergelijk stuk verleent aan de gemeenten welke onder toepassing van de wet vallen.

Artikel 10 stelt, evenals in Frankrijk, een technische raadgevende commissie in elke provincie in, en bovendien een hogere commissie. De samenstelling dezer commissiën en hunne bevoegdheid worden bij Koninklijk besluit geregeld. Naast technische specialisten in urbanisatievraagstukken, moeten daarin vertegenwoordigers zetelen van de verschillende organismen die men gewoonlijk over urbanisatie wil raadplegen: gezondheidscommissie, commissie voor monumenten en landschappen, beschermcomiteiten voor arbeiderswoningen; want men moet vermijden dat al deze organismen afzonderlijk zouden optreden, wat ongewenschte formaliteiten en tijdverlies zou medebrengen.

TITEL II. — *Uitvoering der algemeene urbanisatieplans.* — Titel II bevat een stel voorschriften voor de uitvoering van de plans en ontwerpen krachtens den eersten titel opgemaakt.

Artikel 11 vestigt de tijdelijke erfdienstbaarheid *non ædificandi* op al de gronden vervat in de uitbreidingszone. Dit beginsel hebben wij hooger gerechtvaardigd. Om deze dienstbaarheid doelmatig te maken, voegen wij daaraan toe dat zij moet aanvang nemen zoodra de ontwerpen van het gemeentebestuur bekend zijn, dat wil zeggen zoodra het plan met het oog op het openbaar onderzoek is neergelegd; want de soms lange formaliteiten die verlopen tusschen dit oogenblik en dit van de definitieve goedkeuring geven aan sommige eigenaars de mogelijkheid voor speculatie, waarvan de winst steeds ten laste van het onteigenend bestuur valt.

Evenwel valt op te merken dat artikel 9, betreffende de gemeenten die vrijwillig hun urbanisatieplan opmaken zonder daartoe verplicht te zijn, een voorbehoud maakt over de tijdelijke erfdienstbaarheid *non ædificandi*. Inderdaad, goedkeuring van het plan kan geschieden op grond van het feit dat er geen reden bestaat dergelijk plan op te maken. De vestiging van een tijdelijke erfdienstbaarheid bij de neerlegging van het ontwerp voor het openbaar onderzoek is alleen goed te praten zoo de goedkeuring van het plan zeker is. Derhalve is de duur van deze erfdienstbaarheid voor de goedkeuring van het plan beperkt tot twee jaar, wat voldoende is om het noodige besluit uit te lokken. De erfdienstbaarheid zal van geen langeren duur zijn, tenzij het plan wordt goedgekeurd evenals voor de gemeenten aan de verplichting onderworpen.

Artikel 12 bepaalt den termijn waarover het Gemeentebestuur beschikt om uitspraak te doen over de aanvraag om toelating tot bouwen.

Artikel 13 bepaalt dat het algemeen

urbanisatieplan geen uitvoeringsplan is; de verschillende deelen van het ontwerp moeten nader worden bepaald, vóór hunne uitvoering, door middel van algemeene plans tot rooijing en strooksgewijze onteigening, opgemaakt en goedgekeurd volgens de bestaande wetten.

Artikel 14 geeft aan de eigenaars de mogelijkheid een einde te stellen aan de erfdienstbaarheid die hun goed bezwaart, mits zelf de kosten van de uit te voeren wegwerken op zich te nemen.

De uitvoering van een wijkplan kan op tweeërlei wijze geschieden, hetzij bij strooksgewijze onteigening, hetzij met enkel den grond van den weg te onteigenen en aan hunne eigenaars de aangrenzende gronden te laten. In beide gevallen, moet de gemeente zooveel mogelijk de kosten van de uitgevoerde werken kunnen dekken door middel van de waardevermeerdering welke deze werken aan de aangrenzende gronden verschaffen. In theorie zou de strooksgewijze onteigening in al de gevallen moeten worden toegepast; practisch, evenwel, gaat zij vaak gepaard met al te aanzienlijke en al te lang onproductieve geldbeleggingen.

De gemeenten zullen dus meest hun toevlucht tot de tweede oplossing nemen. Doch dan moeten zij in de nieuwe wet voldoende waarborgen vinden opdat de wijken, waarvan de aanleg aan de eigenaars wordt gelaten, aan dezelfde vereischten van verkaveling en inrichting voldoen als die welke de gemeente, door middel van strooksgewijze onteigening, aanlegt.

Met deze twee methoden van uitvoering stemmen twee groepen artikelen overeen: de artikelen 15 en 16 van toepassing op de onteigening; de artikelen 17 tot 22 van toepassing op het tegenovergesteld geval.

Artikel 15 bepaalt de basis voor raming der schadeloosstellingen; noodzakelijke maatregelen, aangezien de huidige rechtspraak al te vaak

rekening houdt met de fictieve waardevermeerdering te wijten aan vergelijking met speculatieve verkoopen van jongeren datum. Om elke speculatie te weren op grond van het urbanisatieplan zelf, bepaalt dit artikel de vaststelling van de koopwaarde op een tijdstip dat even dagteekent van vóór de neerlegging van het plan met het oog op het openbaar onderzoek. Deze formule, waarvan de doelmatigheid niet kan worden betwist, is uit de Nederlandsche wet getrokken.

Artikel 16 laat aan de gemeenten toe uitgebreide strooken gronds te onteigenen vóór dat hun aanleg dringend worde. Thans kan dit geschieden krachtens de wet van 1858-1867; doch deze vergt dat het plan voor de onteigening het tracé der uit te voeren werken zou vermelden. Liever dan de gemeenten aan te zetten op dit plan eenig tracé aan te geven, dat nog vóór zijn uitvoering zal worden gewijzigd, kan men hen van dit nutteloos werk ontslaan en hun toelaten, met het oog op latere urbanisatie te onteigenen, mits daarna het omstandig aanlegplan uit te werken. Dergelijke procedure is onvereinbaar met het voorkeurrecht aan de eigenaars gegeven voor de uitvoering der werken, bij de artikelen 6 en 7 van hoogerbedoelde wet; doch aangezien in de practijk van dit recht schier nooit wordt gebruik gemaakt, is er geen bezwaar tegen dat hier, zooals artikel 16 doet, van de wet van 1858-1867 worde afgeweken.

Artikel 17 bevestigt de wettelijkheid der gemeenteverordeningen op het aanleggen en verbreedten van openbare wegen. Dergelijke verordeningen bestaan in de meeste groote gemeenten, waaruit duidelijk blijkt dat deze strooksgewijze onteigening niet steeds de ideale oplossing is. Doch hunne wettelijkheid werd menigmaal betwist en het is dus niet zonder nut haar door de wet te doen huldigen, zooals de wet van 28 Mei 1914 het gedaan heeft voor

de gemeenteverordeningen die zones van insprong invoeren.

Artikel 17 laat eveneens aan de gemeenten toe meer doelmatig, dan tot nog toe het geval was, in te grijpen in de politie der private wegen, met hun het recht te geven, desnoods van ambtswege, op kosten van de eigenaars, de noodige werken voor hygiene, bruikbaarheid en verlichting dezer wegen uit te voeren, en zelfs zonder schadeloosstelling deze wegen te onteigenen, om hen bij de stadswegen in te lijven. Een schadeloosstelling is inderdaad in dit geval niet te rechtvaardigen, vermits deze onteigening de betrokkenen niet berooft van het gebruik dezer wegen, doch hun enkel eigendom van den grond ontnemt, die niet alleen niets opbrengt, doch voor de eigenaars nog een last is.

Artikel 18 onderwerpt aan het toezicht vanwege de gemeenteoverheid de verkaveling van de private eigendommen, met het oog op hunne bouwbestemming, en artikel 19 voorziet sancties voor deze verplichting. De gemeente kan het bouwen verbieden zoo de verkaveling niet door haar of door de Bestendige Deputatie werd goedgekeurd, vermits de belanghebbenden bij deze overheid in beroep kunnen komen om misbruiken te voorkomen. Deze bepaling is van het hoogste belang; onder het tegenwoordig stelsel is het voor het gemeentebestuur moeilijk de toelating tot bouwen te weigeren aan dengene die, te goeder trouw, een strook gronds heeft gekocht welke zich slecht voor het bouwen leent. De schuldige, de gewetenlooze verkavelaar, die alleen getracht heeft zooveel strooken mogelijk uit zijn grond te halen, is buiten schot; terwijl, met den voorgestelden wetstekst, de koper zich op den verkooper kan verhalen, zoo deze hem niet verwittigd heeft dat de verkaveling niet werd goedgekeurd en aldus den koper aan het gevaar heeft blootgesteld geen gebruik van den gekochten grond te kunnen maken.

Aan de gemeente wordt bovendien het recht erkend de onwettelijk verkavelde terreinen te onteigenen; deze onteigening zou in dit geval geschieden zonder de gewone administratieformaliteiten.

Het toezicht door de gemeente-overheid over de private verkavelingen ware onvolledig, zoo de gemeente niet mocht tusschenbeide komen in de vorming van de buitenste stukken, naast de grenzen van de eigendommen die minder voor verkaveling vatbaar zijn. Verschillende wijzen van tusschenkomst kunnen overwogen worden; daar wij ons hier stellen buiten de veronderstelling van de strooks-gewijze onteigening, waarbij de oude grenzen der perceelen geheel verdwijnen, kan men twee oplossingen overwegen: de verplichte ruiling tusschen aangrenzende eigenaars van de strooken die noodig zijn voor de wijziging der grenzen, ofwel een beperkte onteigening waarbij tusschen twee belendende eigendommen een of meer perceelen gemeentegrond worden ingevoegd. De eerste oplossing werd aangenomen door verschillende vreemde wetgevingen, namelijk door sommige Deutsche Staten en Zwitsersche kantons, alsook door de Fransche wet van 27 November 1918 op de hergroepering van het landelijk grondbezit. In artikel 20 wordt de tweede oplossing verkozen, daar zij gemakkelijker toe te passen schijnt, op voorwaarde dat voor deze zeer beperkte onteigeningen de formaliteiten kunnen vereenvoudigd worden. Voor de administratieve formaliteiten ware een Koninklijk besluit voor elk dezer gevallen overbodig. Een besluit van de Bestendige Deputatie zou volstaan, vermits beroep bij den Koning altijd de misbruiken kan vermijden. Artikel 21 regelt de bijzonderheden van deze procedure. Voor de rechtsformaliteiten is de spoedeisende rechtspleging meestal geboden voor deze soort zaken, en men begrijpt wel dat zij hier zeer nuttig ware. Zulks is het doel van artikel 22,

waarbij insgelijks de toepassing voorzien wordt van deze rechtspleging op de onteigeningen gedaan krachtens artikel 19.

Artikel 23 voorziet dat het bouwen in een nieuwe straat zal kunnen verhinderd worden door de gemeente-overheid, zoolang deze straat de onmisbare toelatingen niet heeft verkregen.

Daarbij machtigt het de gemeente elken bouw te verbieden op de gronden die geen rechtstreekschen en afzonderlijken toegang geven tot een openbaren weg.

Artikel 24 regelt de betwiste vraag van het regime der buurtwegen bij de stedelijke wegen ingelijfd. De huidige rechtspleging neemt aan dat zij daarom niet ophouden tot de buurtwegen te behooren en dat de Bestendige Deputatie dus voort hun onderhoud kan nagaan. Dat is nogal logisch, indien men overweegt dat een groote verkeersweg, bij voorbeeld, voort deze rol moet blijven vervullen nadat hij een stedelijke weg zal geworden zijn; doch deze ingewikkelde toestand is niet billijk ten aanzien van de nieuwe wet, waardoor dergelijke straten deel zullen uitmaken van het voornaamste wegnnet bij het urbanisatieplan voorzien en derhalve, indien zij verschillende gemeenten aanbelangen, aan het toezicht van de Bestendige Deputatie zullen onderworpen zijn. Men kan dus zonder bezwaar elke straat, die bij het stedelijk net wordt ingelijfd, aan het regime van de buurtwegen onttrekken.

Artikel 25 handelt over de straffen die op de overtredingen toe te passen zijn. Met het oog op eenvormigheid, past het de straffen, bij de wet van 1 Februari 1844 voorzien, toe op al de overtredingen van de voorschriften van de nieuwe wet, alsook op al deze van de gemeentelijke bouwreglementen en van de voorschriften voor de bouwtoelatingen. Het voegt er insgelijks de overtredingen aan toe op de bijzondere bouwvoorwaarden opgelegd bij den verkoop van gemeentegronden,

en waarvan de rechterlijke vervolging moeilijk blijkt met het huidig stelsel. Op deze wijze zouden al de overtredingen op de wetten, reglementen en bedingen van verkoop, opgemaakt met het oog op een goede urbanisatie, met dezelfde straffen strafbaar zijn, en met de herstelling van de overtreding telkens als het gemeentebestuur het mocht vragen.

Ten slotte trekt artikel 25 het besluit-wet van 25 Augustus 1915 in, maatregel waarvan wij hoger de noodzakelijkheid hebben aangetoond. Bo-

vendien wil het geschillen voorkomen tusschen de nieuwe wet en de vroegere wetten. Daar men door den band geen enkel deel daarvan kan intrekken, daar zij terzelfder tijd toepasselijk zijn op urbanisatie en op andere openbare werken, volstaat het te voorzien dat de bepalingen der vroegere wetten, welke strijdig mochten zijn met die van de nieuwe wet, zonder toepassing zullen zijn binnen het gebied van deze laatste.

E. VINCK.

(ANNEXE AU N° 98.)

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1930-1931

Proposition de Loi concernant l'Urbanisation des Villes et Communes.

TITRE PREMIER

De l'établissement des plans généraux d'urbanisation (1).

ARTICLE PREMIER.

Toute commune comptant au moins 10,000 habitants est tenue d'établir un plan général d'urbanisation, lequel sera arrêté conformément aux prescriptions de la présente loi, ainsi qu'un règlement sur les bâtisses.

La même obligation s'applique :

1° Aux communes de moins de 10,000 habitants et de plus de 5,000, dont la population a augmenté de plus de 10 p. c. dans l'intervalle de deux recensements décennaux consécutifs;

2° Aux stations balnéaires, maritimes, hydrominérales, quelle qu'en soit l'importance, dont la population augmente de 50 p. c. ou plus à certaines époques de l'année;

3° A toute commune qui sera invitée par la Députation permanente du Conseil provincial à présenter un tel plan, établi, soit séparément, soit en liaison avec ceux d'une ou de plusieurs communes adjacentes.

La Députation permanente détermine les communes, faisant partie

(1) Par plan d'urbanisation il faut comprendre : plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension.

(BIJLAGE VAN N° 98.)

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1930-1931.

Wetsvoorstel op de Urbanisatie van Steden en Gemeenten.

EERSTE TITEL.

Van het opmaken der algemeene urbanisatieplans (1).

EERSTE ARTIKEL.

Elke gemeente met ten minste 10,000 inwoners is gehouden een algemeen urbanisatieplan op te maken, vast te stellen overeenkomstig de voorschriften dezer wet, alsmede een bouwverordening.

Dezelfde verplichting geldt :

1° Voor de gemeenten met minder dan 10,000 en met meer dan 5,000 inwoners, waarvan de bevolking met meer dan 10 t. h. is toegenomen tusschen twee achtereenvolgende tienjaarlijksche volkstellingen in;

2° Voor de bad- en zeeplaatsen en hydrominerale stations, van elken omvang, waarvan de bevolking met 50 t. h. of meer op sommige tijdstippen van het jaar toeneemt;

3° Voor elke gemeente die door de Bestendige Deputatie van den Provinciaal Raad zal worden aangezocht een dergelijk plan voor te leggen, opgemaakt, hetzij afzonderlijk, hetzij samen met een of meer belendende gemeenten.

De Bestendige Deputatie duidt de gemeente aan, deel uitmakende van

(1) Onder urbanisatieplan moet men verstaan aanleg, verfraaiing en uitbreiding.

d'une même agglomération ou appelées à s'y rattacher par l'extension de celle-ci, qui doivent établir leurs plans généraux d'urbanisation en liaison les uns avec les autres.

ART. 2.

Les communes visées aux 1^o et 2^o de l'article 1^{er}, doivent adopter leur plan général d'urbanisation dans un délai de cinq années, à dater de la promulgation de la présente loi.

La Députation permanente du Conseil provincial peut, suivant les circonstances, proroger ce délai pour un terme n'excédant pas trois années mais qui peut être renouvelé à l'expiration de celui-ci. Elle peut aussi autoriser une commune à présenter un plan d'urbanisation partiel.

La Députation permanente peut aussi stipuler un délai plus court, dans tous les cas où elle fait usage des pouvoirs lui conférés par le 3^o du deuxième alinéa ou par le dernier alinéa de l'article 1^{er}.

ART. 3.

Tout plan total ou partiel d'urbanisation indique le réseau existant de la voirie par terre, par rail et par eau et fixe la direction, la largeur et le caractère des éléments essentiels et principaux du réseau à créer ou à modifier. Il indique, en outre, les cotes principales de nivellement.

Il détermine les zones de recul prévues le long des voies publiques, par application de la loi du 28 mai 1924, ainsi que les emplacements occupés par et prévus pour les places, squares, jardins publics, terrains de jeux, parcs et espaces libres divers, les réserves boisées ou non, à conserver ou à constituer et les emplacements des monuments, édifices et services publics.

eenzelfde agglomeratie of bestemd om daaraan gehecht te worden wegens hun uitbreiding, welke hun algemeene urbanisatieplannen in onderlinge samenwerking moeten opmaken.

ART. 2.

De gemeenten bedoeld bij 1^o en 2^o van artikel 1, moeten hun algemeen urbanisatieplan goedkeuren binnen een termijn van vijf jaar, met ingang van de afkondiging dezer wet.

De Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad kan, volgens omstandigheden, dezen termijn verlen- gen voor een tijdsspanne die drie jaren niet overschrijdt, doch die na verstrijken daarvan vernieuwbaar is. Zij mag ook een gemeente machtigen een gedeeltelijk urbanisatieplan voor te leggen.

De Bestendige Deputatie mag ook een korteren termijn bepalen in al de gevallen waarin zij gebruik maakt van de rechten haar toegekend in 3^o van het tweede lid of in het laatste lid van artikel 1.

ART. 3.

Elk geheel of gedeeltelijk urbanisatieplan vermeldt het bestaande wegnnet te land, per spoor en te water en bepaalt de richting, de breedte en den aard der hoofdzakelijke en voornaamste bestanddeelen van het aan te leggen of te wijzigen net. Het vermeldt bovendien de voornaamste nivelleeringspeilen.

Het bepaalt de strooken van insprong voorzien langs de openbare wegen bij toepassing van de wet van 28 Mei 1914, alsmede de plaats ingenomen door en voorzien voor de pleinen, squares, openbare tuinen, speelpleinen, parken of verschillende vrije ruimten, al of niet beboschte reserves te behouden of aan te leggen en de plaats der openbare monumenten, gebouwen en diensten.

Il indique le périmètre des terrains visés par l'extension prévue.

ART. 4.

Le plan d'urbanisation indique les limites des zones différentielles prévues pour la réglementation de la bâtisse.

Il est accompagné d'un mémoire indiquant les dispositions essentielles qui distinguent la réglementation dans chaque zone, tant en ce qui concerne le mode de construction et de disposition des bâtiments que leur utilisation. Ces dispositions peuvent comprendre l'interdiction d'établir, dans des zones déterminées, certaines catégories d'établissements réputés dangereux, insalubres ou incommodes et classés en vertu de l'arrêté royal du 15 mai 1923, ou l'imposition de conditions spéciales à cet établissement. Il sera tenu compte de ces dispositions dans les autorisations accordées en exécution des articles 1 et 9 du susdit arrêté.

Le mémoire indique également les servitudes d'ordre hygiénique, esthétique et archéologique à établir, ainsi que le programme concernant l'établissement et l'aménagement de parcs et d'espaces libres.

ART. 5.

Le plan et le mémoire adoptés par le Conseil communal sont soumis à l'enquête publique. Celle-ci comporte le dépôt de ces documents à la maison communale pendant deux mois et l'annonce de ce dépôt :

a) Par voie d'affiches apposées aux lieux habituels et notamment sur la maison communale, les commissariats de police et les églises paroissiales de la commune, ainsi que sur les maisons communales des communes limitrophes;

b) Par voie d'annonces répétées trois fois pendant le premier mois de l'enquête, à intervalles d'au moins cinq jours dans cinq journaux, dont

Het vermeldt den omvang van de gronden door de uitbreiding voorzien.

ART. 4.

Het urbanisatieplan geeft de grenzen aan van de verschillende zones voor de bouwregeling.

Het gaat vergezeld van een memorie vermeldende de voornaamste bepalingen die de regeling in elke zone onderscheiden, zoowel wat betreft de wijze van bouwen en inrichten der gebouwen als hun benutting. Deze bepalingen kunnen het verbod omvatten, in bepaalde zones, sommige soorten inrichtingen op te trekken die gevaarlijk, ongezond of hinderlijk worden geacht en gerangschikt zijn krachtens het Koninklijk besluit van 15 Mei 1923, of het voorschrijven van bijzondere voorwaarden voor deze optrekking. Rekening wordt gehouden met deze bepalingen in de toelatingen verleend ter uitvoering van de artikelen 1 en 9 van bedoeld besluit.

De memorie vermeldt eveneens de te vestigen dienstbaarheden van hygienischen, esthetischen en archeologischen aard, alsmede het programma betreffende het aanleggen en inrichten van parken en vrije ruimten.

ART. 5.

Het plan en de memorie door den Gemeenteraad aangenomen worden aan openbaar onderzoek onderworpen. Dit bedraagt het neerleggen van deze bescheiden ten gemeentehuize en de aankondiging daarvan :

a) Door middel van plakbrieven op de gewone plaatsen en onder meer aan het gemeentehuis, de politiecommissariaten en de parochiekerken der gemeente, alsook aan de gemeentehuizen der belendende gemeenten;

b) Door middel van aankondigingen driemaal herhaald gedurende de eerste maand van het onderzoek, met tusschenpoozen van ten minste vijf dagen

un paraissant au chef-lieu de la province, un au chef-lieu de l'arrondissement administratif. Sera considéré comme tel, à défaut de journaux paraissant dans la commune même, celui publié dans une commune limitrophe ou la plus rapprochée possible.

Le plan et le mémoire sont soumis ensuite à l'avis de la Députation permanente du Conseil provincial et à l'approbation du Roi.

Le plan approuvé est déposé à la maison communale où il peut être consulté par les intéressés.

ART. 6.

Le plan d'urbanisation et le mémoire peuvent être révisés ou modifiés suivant la procédure fixée pour leur premier établissement, conformément à la présente loi.

Le plan approuvé reste en vigueur jusqu'à l'approbation du plan révisé.

ART. 7.

A défaut pour une commune de satisfaire dans les délais prescrits aux obligations lui imposées par les articles précédents, la Députation permanente du Conseil provincial peut y pourvoir aux frais de la commune.

Lorsque plusieurs communes invitées à établir leur plan d'urbanisation en liaison ne se sont pas mises d'accord dans les délais prescrits sur les mesures à prendre pour assurer la continuité des tracés et des modes d'aménagement, la Députation permanente fait modifier aux frais des communes les plans lui présentés, avant de les soumettre à l'approbation royale, de façon à assurer l'unité du projet d'ensemble.

in vijf dagbladen, waarvan een verschijnend in de hoofdplaats der provincie, een in de hoofdplaats van het bestuursarrondissement. Wordt als zodanig beschouwd, bij ontstentenis van dagbladen in de gemeente zelf verschijnend, dit welk verschijnt in een naburige of in de dichtsbij gelegen gemeente.

Het plan en de memorie worden voor advies voorgelegd aan de Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad en voor goedkeuring aan den Koning.

Het goedgekeurd plan wordt neergelegd ten gemeentehuize waar belanghebbenden daarvan inzage kunnen nemen.

ART. 6.

Het urbanisatieplan en de memorie kunnen worden herzien of gewijzigd volgens de regelen bepaald voor hun eerste opmaking, overeenkomstig deze wet.

Het goedgekeurd plan blijft van kracht tot aan de goedkeuring van het herziene plan.

ART. 7.

Mocht een gemeente in gebreke blijven binnen de bepaalde termijnen te voldoen aan de haar bij de vorige artikelen opgelegde verplichtingen, dan kan de Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad daarin op kosten van de gemeente voorzien.

Wanneer verschillende gemeenten, aangezocht hun urbanisatieplannen samen op te maken, het niet eens zijn geworden binnen de voorgeschreven termijnen over de maatregelen te treffen met het oog op de aansluiting van de tracés en van de wijzen van aanleg, dan doet de Bestendige Deputatie op kosten van de gemeenten de haar voorgelegde plannen wijzigen, alvorens hen aan 's Konings goedkeuring te onderwerpen, om eenheid in het ontwerp te verzekeren.

ART. 8.

Un recours au Roi est ouvert à la commune contre les décisions de la Députation permanente prises en vertu des articles 1, 2 et 7, dans le mois à compter de la date où cette décision lui a été notifiée.

Les plans établis ou modifiés par la Députation permanente, en vertu de l'article 7, ont la même valeur que ceux arrêtés par le Conseil communal. Ils ne peuvent être modifiés que par une délibération du Conseil communal dûment approuvée ou, dans les cas prévus à l'article 7, par une nouvelle intervention de la Députation permanente.

ART. 9.

Les communes non visées à l'article 1^{er} de la présente loi peuvent établir un plan général d'urbanisation, conformément aux prescriptions de la présente loi. Si ce plan est dûment approuvé par l'autorité supérieure, la commune acquiert de ce fait les mêmes droits et est soumise aux mêmes devoirs que les communes visées à l'article 1^{er}.

Toutefois, en attendant l'approbation du plan, les servitudes *non ædificandi* visées à l'article 11 auront une durée maximum de deux ans à partir de la date du dépôt du plan à l'enquête publique.

ART. 10.

Il est institué par le Gouvernement une Commission supérieure de l'urbanisation ayant pour mission de donner son avis sur les recours adressés au Roi et sur les plans et mémoires qui lui sont légalement soumis, de coordonner les travaux des Commissions techniques provinciales, de rédiger et de tenir à jour un recueil permanent d'instructions générales, corollaire de la loi d'urbanisation.

ART. 8.

Verhaal bij den Koning staat aan de gemeente open tegen de beslissingen van de Bestendige Deputatie genomen krachtens de artikelen 1 en 7, binnen de maand te rekenen van den datum waarop deze beslissing haar werd betekend.

De door de Bestendige Deputatie krachtens artikel 7 opgemaakte of gewijzigde plans hebben dezelfde waarde als die door den gemeenteraad vastgesteld. Zij kunnen slechts gewijzigd worden bij beraadslaging van den gemeenteraad, behoorlijk goedgekeurd of, in de gevallen voorzien bij artikel 7, door een nieuwe tusschenkomst van de Bestendige Deputatie.

ART. 9.

De gemeenten niet bedoeld in het eerste artikel dezer wet, kunnen een algemeen urbanisatieplan opmaken, overeenkomstig de bepalingen dezer wet. Wordt dit plan door de hogere overheid goedgekeurd, dan verkrijgt de gemeente uit dien hoofde dezelfde rechten en is zij gehouden aan dezelfde verplichtingen als de gemeenten in het eerste artikel bedoeld.

Evenwel, in afwachting van de goedkeuring van het plan, hebben de erfdienstbaarheden *non ædificandi* bedoeld bij artikel 11 een maximum-duur van twee jaar te rekenen vanaf den datum der neerlegging van het plan met het oog op het openbaar onderzoek.

ART. 10.

Door de Regeering wordt een Hogere Commissie voor de urbanisatie ingesteld met opdracht haar advies te geven over elk beroep bij den Koning en over de plans en de memories die haar wettelijk worden voorgelegd, de werkzaamheden der technische provinciale commissiën samen te schakelen, een vaste verzameling van algemeene onderrichtingen ter uitvoering van de urbanisatiewet op te stellen en bij te houden.

Sa composition est déterminée par un arrêté royal; ses membres sont nommés par le Roi.

Il est institué, en outre, dans chaque province, sous la présidence du Gouverneur ou de son délégué, une Commission technique provinciale d'urbanisation.

Cette Commission émet son avis sur les plans d'urbanisation soumis à la Députation permanente, dans les délais fixés par celle-ci.

Un arrêté royal déterminera la composition de ces commissions. Elles comprendront 9 membres, dont 4, y compris le Gouverneur, nommés par le Roi, et 5 nommés par la Députation permanente.

TITRE SECOND.

De l'exécution des plans généraux d'urbanisation.

ART. II.

A partir du dépôt à l'enquête publique, prévu à l'article 5 du plan général d'urbanisation, nul ne peut, sans une autorisation préalable, écrite et expresse du Collège des bourgmestre et échevins, construire, reconstruire, modifier, ni démolir aucun bâtiment ou construction, établir ni supprimer aucune plantation sur les terrains compris dans le périmètre visé à l'article 3.

Aucune construction ni reconstruction ne peut être autorisée sur ceux de ces terrains qui sont destinés, en vertu du plan, à être incorporés à la voirie publique par terre, par rail ou par eau, aux parcs, réserves boisées et espaces libres quelconques, ou à recevoir des édifices publics et des installations de services publics.

La servitude *non ædificandi* s'applique pareillement aux terrains situés dans les zones de recul prévues au

Haar samenstelling wordt bij Koninklijk besluit geregeld; haar leden worden door den Koning benoemd.

Bovendien wordt in elke provincie, onder voorzitterschap van den Gouverneur of van zijn afgevaardigde, een technische provinciale commissie voor urbanisatie ingesteld.

Deze Commissie brengt advies uit over de urbanisatieplannen aan de Bestendige Deputatie voorgelegd, binnen de door deze bepaalde termijnen.

Een Koninklijk besluit bepaalt de samenstelling dezer commissiën. Zij tellen negen leden, waarvan vier, met inbegrip van den Gouverneur, door den Koning en vijf door de Bestendige Deputatie te benoemen.

TWEEDE DEEL.

Van de uitvoering der algemeene urbanisatieplannen.

ART. II.

Te rekenen van de neerlegging voor openbaar onderzoek, voorzien bij artikel 5 van het algemeen urbanisatieplan, mag niemand zonder voorafgaande geschreven en uitdrukkelijke machtiging van het College van Burge-meester en Schepenen, op de gronden binnen den kring voorzien bij artikel 3, eenig gebouw of bouwwerk bouwen, heropbouwen, wijzigen, sloopen, noch eenige beplantingen aanleggen of wegnemen.

Geen bouw noch heropbouw kan worden toegelaten op diegene dezer gronden bestemd om, krachtens het plan, te worden ingelijfd bij den openbaren weg te land, per spoor of te water, bij de parken, bebosschte reserves en vrije ruimten van elken aard, of om openbare gebouwen of inrichtingen van openbare diensten te ontvangen.

De erfdienstbaarheid *non ædificandi* geldt eveneens voor de gronden gelegen in de zones van insprong op het

plan et à ceux qui doivent être tenus libres de construction en vertu des règlements locaux sur les bâtisses.

Pendant dix années à partir de l'établissement de cette servitude, celle-ci ne donne lieu à aucune indemnité. Passé ce délai, tout propriétaire demandant régulièrement l'autorisation d'exécuter à son immeuble un des travaux visés au premier alinéa du présent article peut, si l'autorisation lui est refusée en vertu de la servitude établie dans le deuxième alinéa, mettre l'administration communale en demeure d'acquérir l'immeuble. La mise en demeure doit être notifiée à l'administration communale dans les trois mois de la réception du refus d'autorisation.

L'administration communale peut se contenter d'acquérir la partie de l'immeuble sur laquelle elle refuse l'autorisation de bâtir, pourvu que la partie non expropriée reste propre à l'usage qui en était fait au moment de la demande d'autorisation.

ART. 12.

A défaut par l'administration communale, soit de se prononcer dans les trois mois sur la demande d'autorisation, soit d'intenter l'action en expropriation dans les trois mois de la mise en demeure, soit d'acquitter ou de consigner l'indemnité dans le délai fixé par le jugement, le propriétaire rentrera dans la libre disposition de son immeuble, en se conformant aux conditions prescrites par l'article 7 de la loi du 1^{er} février 1844 sur la police de la voirie.

Pour les expropriations exécutées en vertu d'une mise en demeure du propriétaire intéressé, cet acte tient lieu des formalités exigées par l'article 4 de la loi du 17 avril 1835 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

plan voorzien en op die welke vrij van gebouwen moeten blijven krachtens de plaatselijke bouwverordeningen.

Gedurende tien jaar te rekenen vanaf het vestigen dezer erfdiensbaarheid, geeft deze geen aanleiding tot schadeloosstelling. Na dezen termijn, kan elke eigenaar, die regelmatig de toelating vraagt om aan zijn vast goed een der werken uit te voeren voorzien in het eerste lid van dit artikel, zoo hem deze toelating wordt geweigerd krachtens de erfdiensbaarheid gevestigd in lid 2, het gemeentebestuur in gebreke stellen het vast goed aan te koopen. De ingebrekestelling moet aan het gemeentebestuur binnen drie maand na ontvangst van de weigering van toelating worden beteekend.

Het gemeentebestuur kan zich bepalen bij den aankoop van het deel van het vast goed waarop zij toelating tot bouwen weigert, mits het niet onteigende gedeelte geschikt blijft voor het gebruik waartoe het diende op het oogenblik van de aanvraag om toelating.

ART. 12.

Bij gebreke van het gemeentebestuur, hetzij binnen drie maand uitspraak te doen over de aanvraag om toelating, hetzij een vordering tot onteigening in te stellen binnen drie maand na de ingebrekestelling, hetzij de vergoeding te betalen of te consigneeren binnen den termijn in het vonnis bepaald, herkrijgt de eigenaar de vrije beschikking over zijn vast goed, mits zich te gedragen naar de vereischten voorzien bij artikel 7 der wet van 1 Februari 1844 op de wegenpolitie.

Voor de onteigeningen gedaan krachtens een ingebrekestelling van den betrokken eigenaar, vervangt deze daad de formaliteiten vereischt bij artikel 4 der wet van 17 April 1835 op de onteigening ten algemeenen nutte.

L'article 15 de la présente loi est applicable à ces expropriations.

ART. 13.

Les expropriations pour cause d'utilité publique des emprises et l'exécution des travaux nécessaires pour la création ou la modification des voies publiques prévues au plan général d'urbanisation, ne peuvent se faire que suivant des plans généraux d'alignement ou d'expropriation par zones dûment approuvés. De tels plans peuvent être adoptés par le Conseil communal et approuvés par l'autorité supérieure, en même temps que le plan général d'urbanisation ou bien ultérieurement.

En cas de contradiction entre les tracés du plan général d'urbanisation et ceux d'un plan d'alignement ou d'expropriation dûment approuvé antérieurement ou postérieurement à ce dernier, le tracé à suivre est celui qui a été approuvé en dernier lieu.

L'approbation d'un plan d'alignement ou d'expropriation modifiant certaines parties du plan général d'urbanisation, n'entraîne l'obligation de reviser ce dernier que s'il est touché aux dispositions essentielles de ce plan.

ART. 14.

Si, pour une des voies nouvelles prévues au plan d'extension, la majorité des propriétaires possédant au moins les deux tiers en surface des terrains à incorporer à la voirie, font l'offre de supporter immédiatement le coût des acquisitions de terrains et des travaux d'établissement et de canalisation de cette voie, la commune est tenue d'entreprendre les expropriations dans le délai de deux ans et de poursuivre sans interruption l'exécution des travaux.

Artikel 15 dezer wet is van toepassing op deze onteigeningen.

ART. 13.

De onteigeningen voor algemeen nut van de grondinnemingen en de uitvoering van de noodige werken voor het aanleggen of wijzigen van openbare wegen voorzien op het algemeen urbanisatieplan, mogen enkel geschieden volgens algemeene behoorlijk goedgekeurde plans van rooiïng of van strooksgewijze onteigening. Dergelijke plans kunnen worden aangenomen door den Gemeenteraad en goedgekeurd door de hoogere overheid, samen met het algemeen urbanisatieplan of daarna.

Bij tegenstrijdigheid tusschen de tracés van het algemeen urbanisatieplan en die van een plan van rooiïng of van onteigening vóór of na dit laatste goedgekeurd, wordt het tracé gevolgd dat het laatste werd goedgekeurd.

De goedkeuring van een plan van rooiïng of onteigening waarbij sommige deelen van het algemeen urbanisatieplan worden gewijzigd, brengt de verplichte herziening van dit laatste slechts mede zoo aan de hoofdbepalingen van dit plan werd geraakt.

ART. 14.

Zoo, voor een der nieuwe wegen voorzien op het uitbreidingsplan, de meerderheid der eigenaars in het bezit van ten minste twee derden der oppervlakte van de bij de wegen in te lijven gronden, het aanbod doen onmiddellijk de kosten te dragen van den aankoop der gronden en van de werken voor aanleg en rioleering dezer baan, dan is de gemeente gehouden tot onteigeningen over te gaan binnen den termijn van twee jaar en zonder onderbreking de uitvoering der werken voort te zetten.

ART. 15.

Lors de l'expropriation par la commune, en vertu d'un plan d'alignement ou d'un plan d'expropriation par zones dûment approuvé, de droits de propriété, servitudes et autres droits civils afférents à des immeubles compris dans le plan d'urbanisation, l'indemnité sera évaluée en raison de la valeur vénale que possédaient ces droits, pendant la période commençant dix-huit mois et finissant six mois avant le dépôt à l'enquête publique de ce dernier plan.

Cette valeur sera établie à raison du revenu des droits expropriés pendant la période précitée, eu égard à la destination et à l'utilisation des immeubles. Il ne sera pas tenu compte de la plus-value due à des travaux exécutés à ces immeubles postérieurement au dépôt à l'enquête publique du plan général d'urbanisation à moins que ces travaux n'aient été expressément et régulièrement autorisés par le Collège des Bourgmestre et Échevins.

ART. 16.

Le Conseil communal peut, dans le but d'assurer à la commune des réserves de terrains en vue de son extension future, adopter un plan d'expropriation par zones pour un groupe de terrains compris dans le périmètre prévu à l'article 3, troisième alinéa, avant d'avoir adopté les plans d'alignement de cette partie du territoire.

Il sera, dans ce cas, dérogé comme suit aux stipulations de la loi des 1^{er} juillet 1858 et 15 novembre 1867 : à l'article 3, en ce que les indications figurant sous les 3^o et 4^o ne seront pas exigées; aux articles 6 et 7, qui seront sans application.

ART. 17.

Le Conseil communal peut, par voie de règlements, soumis à l'avis de la

ART. 15.

Bij onteigening door de gemeente, krachtens een behoorlijk goedgekeurd plan van rooiing of van strooksgewijze onteigening, van eigendomsrechten, erfdienstbaarheden en andere burgerlijke rechten in verband met vaste goederen in het urbanisatieplan begrepen, wordt de schadeloosstelling geraamd volgens de koopwaarde die deze rechten bezaten, gedurende het tijdperk dat begint achttien maand en eindigt zes maand vóór de neerlegging voor openbaar onderzoek van bedoeld plan.

Deze waarde wordt vastgesteld volgens het inkomen van de onteigende rechten gedurende hoogerbedoelden termijn, gelet op de bestemming en de benutting van de vaste goederen. Geen rekening wordt gehouden met de waardevermeerdering te wijten aan de werken uitgevoerd aan deze vaste goederen na het neerleggen voor openbaar onderzoek van het algemeen urbanisatieplan, tenzij deze werken uitdrukkelijk en regelmatig door het College van Burgemeester en Schepenen werden toegelaten.

ART. 16.

De Gemeenteraad kan, om aan de gemeente grond voor te behouden met het oog op haar latere uitbreiding, een strooksgewijs onteigeningsplan goedkeuren voor een groep gronden gelegen binnen den kring voorzien bij artikel 3, lid 3, alvorens de rooiingsplannen van dit gedeelte van het grondgebied te hebben aangenomen.

In dit geval wordt afgeweken als volgt van de bepalingen der wet van 1 Juli 1858 en 15 November 1867 : bij artikel 3, doordat de vermeldingen onder de nummers 3^o en 4^o niet vereischt zijn; bij de artikelen 6 en 7, die zonder toepassing blijven.

ART. 17.

De Gemeenteraad kan, bij wijze van verordening voorgelegd aan het advies

Députation permanente du Conseil provincial et à l'approbation du Roi :

1^o Mettre à charge des propriétaires riverains des rues, impasses et autres voies privées, le coût des travaux qu'il estime nécessaire pour assurer la viabilité, l'hygiène, l'éclairage et la police de ces voies, et régler les conditions dans lesquelles l'administration se substituera aux intéressés pour l'exécution de ces travaux;

2^o Stipuler que les rues, ruelles, passages ou impasses établis à travers les propriétés particulières conformément aux articles 1 et 2 de la loi du 1^{er} février 1844 sur la police de la voirie, modifiée par les lois du 15 août 1897 et du 28 mai 1914, deviendront la propriété de la commune, après complet achèvement des travaux sans qu'il y ait lieu à indemnité;

3^o Stipuler que, lors de la création de ces voies, les travaux d'ouverture et d'aménagement seront exécutés par l'administration aux frais des demandeurs;

4^o Mettre à charge des propriétaires riverains les dépenses résultant de la création et de l'élargissement par la commune, des rues, places et autres voies publiques ou de l'incorporation dans la voirie urbaine des voies privées.

Ces règlements fixeront, pour la répartition des frais entre les divers propriétaires, une base précise, telle que la longueur du front-à-rue de chaque propriété, la surface ou la valeur de chacune ou une formule combinant l'effet de ces divers éléments.

Si la commune possède, acquiert ou exproprie une partie des terrains riverains, elle intervient dans la répartition des frais au même titre que les propriétaires privés.

der Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad en aan de goedkeuring des Konings :

1^o Ten laste van de aangrenzende eigenaars langs straten, gangen en andere private wegen, de kosten leggen van de werken die hij noodig acht voor de bruikbaarheid, de hygiëne, de verlichting en de politie dezer wegen, en de voorwaarden regelen tegen dewelke het bestuur in de plaats treedt van de belanghebbenden voor de uitvoering dezer werken;

2^o Bepalen dat de straten, stegen, doorgangen of gangen aangelegd doorheen de particuliere eigendommen overeenkomstig de artikelen 1 en 2 der wet van 1 Februari 1844 op de wegenpolitie, gewijzigd bij de wetten van 15 Augustus 1897 en van 28 Mei 1914, het eigendom der gemeente worden, na geheele voltooiing van de werken, en wel zonder schadeloosstelling;

3^o Bepalen dat, bij den aanleg dezer wegen, de werken tot openmaking en inrichting door het bestuur ten laste van de aanvragers worden uitgevoerd;

4^o Ten laste van de aangrenzende eigenaars de uitgaven leggen wegens aanleg en verbreeding door de gemeente van de straten, pleinen en andere openbare wegen, of van de inlijving van private wegen bij de stedelijke wegen.

Deze verordeningen bepalen, voor den omslag der kosten over de verschillende eigenaars, een juiste basis, zooals de lengte langs de straat van elken eigendom, de oppervlakte of de waarde van elk daarvan, of een formule waarin deze verschillende elementen begrepen zijn.

Zoo de gemeente een deel van de aangrenzende eigendommen bezit, verworft of onteigent, dan neemt zij haar aandeel in de kosten evenals de private eigenaars.

ART. 18.

Tout lotissement d'une propriété privée, comprise dans le périmètre visé à l'article 3, troisième alinéa, soit en vue de la vente, soit en vue d'une affectation différente des diverses parties, doit être préalablement approuvé par le Collège des Bourgmestre et Échevins. Celui-ci statuera dans les trois mois de la réception de la demande en s'assurant si chaque parcelle possède un accès direct suffisant à une voie publique ou privée régulièrement établie, et présente une forme, des dimensions et des dispositions propres à y permettre la bâtisse dans des conditions convenables.

Toute modification au lotissement approuvé doit être approuvée par le Collège des Bourgmestre et Échevins.

Un recours contre une décision du Collège des Bourgmestre et Échevins est ouvert aux propriétaires intéressés, auprès de la Députation permanente du Conseil provincial, dans les quinze jours de la notification de la décision.

ART. 19.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins peut interdire toute construction et reconstruction sur les terrains lotis en violation des stipulations de l'article 18.

L'administration communale peut aussi requérir l'expropriation des immeubles lotis illégalement. Le jugement constatant la contravention et la délibération du Conseil communal décidant l'expropriation tiennent lieu des formalités exigées par l'article 4 de la loi du 17 avril 1835.

ART. 20.

Afin d'assurer un lotissement convenable des terrains dans les parties du plan d'extension où la commune ne recourt pas à l'expropriation par zones,

ART. 18.

Elke verkaveling van een privaten eigendom, gelegen in den kring bedoeld bij artikel 3, lid 3, hetzij met het oog op verkoop, hetzij met het oog op een verschillende bestemming der onderscheiden deelen, moet eerst worden goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen. Dit laatste doet uitspraak binnen drie maand na ontvangst van de aanvraag mits zich te vergewissen of elke strook een behoorlijken rechtstreekschen toegang heeft tot een regelmatig aangelegden openbaren of privaten weg en of zij een geschikten vorm, afmetingen en schikkingen bezit om er in behoorlijke voorwaarden te bouwen.

Elke wijziging van de goedgekeurde verkaveling moet worden goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen.

Verhaal van een beslissing van het College van Burgemeester en Schepenen staat den betrokken eigenaars open bij de Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad, binnen vijftien dagen na beteekening van de beslissing.

ART. 19.

Het College van Burgemeester en Schepenen kan elken bouw of heropbouw verbieden op de gronden verkaveld in strijd met de bepalingen van artikel 18.

Het gemeentebestuur kan ook de onteigening vorderen van de wederrechtelijk verkavelde vaste goederen. Het vonnis waaruit de overtreding blijkt en de beraadslaging van den gemeenteraad vervangen de formaliteiten vereischt bij artikel 4 der wet van 17 April 1835.

ART. 20.

Met het oog op een behoorlijke verkaveling der gronden in de deelen van het uitbreidingsplan waarin de gemeenteniet overgaat tot strooksgewijze

le Collège des Bourgmestre et Échevins peut prescrire des rectifications de limites entre propriétés privées.

Il s'entremet à cet effet entre les propriétaires intéressés. Si ceux-ci ne réalisent pas, par convention amiable les rectifications proposées, le Conseil communal peut, aussitôt qu'un des propriétaires intéressés demande à lotir sa propriété ou à exécuter sur celle-ci un des travaux visés à l'article 11, premier alinéa, adopter un plan restreint d'expropriation indiquant le lotissement à réaliser sur les terrains y compris.

Si cette expropriation se limite aux seuls terrains nécessaires pour former des parcelles à bâtir, constituées chacune par des fragments d'au moins deux propriétés différentes, elle peut, par dérogation à l'article 1^{er} de la loi du 27 mai 1870, relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'opérer en vertu d'un arrêté de la Députation permanente du Conseil provincial.

ART. 21.

L'arrêté de la Députation permanente autorisant l'expropriation est précédé des formalités administratives suivantes :

1^o L'enquête sur le plan adopté par le Conseil communal se fait conformément aux prescriptions de la loi du 27 mai 1870, sauf la publication de l'annonce du dépôt. Les propriétaires des terrains à exproprier sont seuls avertis, par écrit, individuellement et à domicile, du dépôt du projet;

2^o Après la clôture de l'enquête et la décision éventuelle du Conseil communal sur les réclamations déposées, les délibérations du Conseil communal avec le plan et les pièces de l'enquête, sont transmis à la Dépu-

onteigening, kan het College van Burgemeester en Schepenen grenswijzigingen voorschrijven tusschen private eigendommen.

Te dien einde pleegt het overleg met de betrokken eigenaars. Zoo dezen niet bij minnelijke schikking tot de voorgestelde wijzigingen overgaan, kan de gemeenteraad, zoodra een der betrokken eigenaars vraagt zijn eigendom te mogen verkavelen, of daarop een der werken uit te voeren bedoeld bij artikel 11, lid 1, een beperkt onteigeningsplan goedkeuren met vermelding van de verkaveling der daarop voorkomende gronden.

Bepaalt zich deze onteigening tot de enkele gronden noodig tot het vormen van bouwstrooken, elke bestaande uit deelen van ten minste twee verschillende eigendommen, dan kan zij, bij afwijking van artikel 1 der wet van 27 Mei 1870 op de onteigening ten algemeenen nutte, geschieden krachtens een besluit van de Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad.

ART. 21.

Het besluit van de Bestendige Deputatie waarbij onteigening wordt toegelaten wordt voorafgegaan door de volgende bestuursformaliteiten :

1^o Het onderzoek op het door den Gemeenteraad aangenomen plan geschiedt overeenkomstig de bepalingen der wet van 27 Mei 1870, behalve de bekendmaking van de aankondiging der neerlegging. Alleen de eigenaars der te onteigenen gronden krijgen schriftelijk, persoonlijk en ten huize kennis van de neerlegging van het ontwerp;

2^o Na sluiting van het onderzoek en gebeurlijke uitspraak van den Gemeenteraad over de ingekomen klachten, worden de beraadslagingen van den Gemeenteraad samen met het plan en de stukken van het onderzoek

tation permanente du Conseil provincial;

3^o Celle-ci soumet toutes les pièces prémentionnées à la Commission technique provinciale d'urbanisation des villes et agglomérations, qui émet son avis motivé dans le mois de la réception.

L'arrêté de la Députation permanente est notifié sans retard à la commune et aux propriétaires intéressés. Un recours au Roi est ouvert, contre cette décision, à ces propriétaires comme à la commune, dans les quinze jours de la notification.

ART. 22.

La procédure d'urgence, déterminée par la loi du 10 mai 1926 sera appliquée si le Conseil communal le demande, aux expropriations s'opérant en vertu d'un arrêté de la Députation permanente, pris en exécution des articles 20 et 21, ainsi qu'à celles opérées en vertu de l'article 19.

L'article 15 de la présente loi est applicable à ces expropriations.

ART. 23.

L'administration communale peut subordonner l'autorisation de bâtir sur les terrains ayant accès à de nouvelles voies, prévues par le plan général ou partiel d'urbanisation, à l'exécution préalable par qui de droit des travaux de voirie tels que pavages, égouts et canalisations, dans la voie le long de laquelle la bâtisse est projetée.

Le règlement sur les bâtisses peut interdire toute construction sur un terrain n'ayant pas un accès direct et distinct à une voie publique. En tous cas, le Collège échevinal devra interdire d'ériger toute construction sur les terrains de cette espèce frappés de la servitude *non ædificandi*, en vertu de l'article 11 de la présente loi.

aan de Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad overgemaakt;

3^o Deze legt al de vorenbedoelde stukken voor aan de Technische provinciale commissie voor urbanisatie der steden en agglomeraties die binnen de maand van ontvangst beredeneerd advies uitbrengt.

Het besluit van de Bestendige Deputatie wordt onverwijld beteekend aan de gemeente en aan de betrokken eigenaars. Tegen dit besluit staat verhaal bij den Koning open aan deze eigenaars alsmede aan de gemeente, binnen vijftien dagen na de beteekening.

ART. 22.

De dringende rechtspleging bepaald bij de wet van 10 Mei 1826 wordt toegepast, zoo de Gemeenteraad zulks vraagt, op de onteigeningen gedaan krachtens een besluit der Bestendige Deputatie, genomen ter uitvoering van de artikelen 20 en 21, alsmede op die gedaan krachtens artikel 19.

Artikel 15 dezer wet is van toepassing op deze onteigeningen.

ART. 23.

Het gemeentebestuur kan de toelating tot bouwen op de gronden die uitgeven op de nieuwe wegen, voorzien op het algemeen of gedeeltelijk urbanisatieplan, afhankelijk stellen van de voorafgaande uitvoering door den aangewezen persoon, van werken als bestrating, rioleering en leidingen, in den weg langs denwelke de bouwwerken voorzien zijn.

De bouwverordering kan elk bouwwerk verbieden op een grond die geen rechtstreekschen en afzonderlijken toegang tot een openbaren weg heeft. In elk geval moet het Schepencollege verbieden eenig bouwwerk op te richten op dergelijke gronden belast met de erfdienstbaarheid *non ædificandi*, krachtens artikel 11 dezer wet.

ART. 24.

Les chemins vicinaux compris dans le plan général d'urbanisation cessent d'appartenir à la voirie vicinale dès que les travaux d'élargissement, de rectification ou de détournement prévus à ce plan et aux plans généraux d'alignement sont exécutés.

ART. 25.

Les contraventions à la présente loi sont punies des peines prévues par l'article 9 de la loi du 1^{er} février 1844 sur la police de la voirie, modifiée par celles du 15 août 1897 et du 28 mai 1914, sans préjudice des mesures administratives qui peuvent être prises à l'égard des contrevenants, notamment la suspension des travaux et la fermeture des chantiers dès la constatation de la contravention.

Les articles 10 à 13 des lois coordonnées prémentionnées sont applicables à ces contraventions.

Les contraventions aux règlements communaux sur les bâtisses et aux arrêtés du Collège des Bourgmestre et Echevins, pris en exécution de l'article 90, 7^o et 8^o de la loi communale, sont passibles des mêmes pénalités et réparations. Il en est de même des contraventions aux conditions spéciales de bâtisse, imposées par les administrations publiques dans les actes de vente de terrains leur appartenant, soit que ces conditions leur aient été imposées en vertu de l'article 10 de la loi des 1^{er} juillet 1858 et 15 novembre 1867 sur l'expropriation par zones; soit qu'elles aient été établies par le Conseil communal et qu'elles aient acquis la valeur de règlements de police par une notification faite à la Députation permanente du Conseil provincial, dans les formes prescrites par l'article 78 de la loi communale.

ART. 24.

De buurtwegen begrepen in het algemeen urbanisatieplan houden op als zoodanig te worden aangezien zoodra werken tot verbreeding, recht-making of afbuiging, op dit plan en op de algemeene rooiïngsplannen voorzien, uitgevoerd worden.

ART. 25.

De overtredingen van deze wet worden bestraft met de straffen voorzien bij artikel 9 der wet van 1 Februari 1844 op de wegenpolitie, gewijzigd bij die van 15 Augustus 1897 en van 28 Mei 1914, onverminderd de bestuursmaatregelen die kunnen genomen worden ten aanzien van de overtreders, en wel de schorsing der werken en de sluiting van de werven, zoodra de overtreding wordt vastgesteld.

De artikelen 10 tot 13 van hoogerbedoelde samengeschatelde wetten zijn van toepassing op deze overtredingen.

De overtredingen van de gemeentereglementen op het bouwen en van de besluiten van het College van Burgemeester en Schepenen, genomen ter uitvoering van artikel 90, 7^o en 8^o der gemeentewet, zijn strafbaar met dezelfde straffen en schadeloosstellingen. Dit geldt eveneens voor de overtredingen van de bijzondere bouwvoorwaarden, door de gemeentebesturen opgelegd in de akten van verkoop van hun toebehoorende gronden, hetzij deze voorwaarden hun werden opgelegd krachtens artikel 10 der wet van 1 Juli 1858 en 15 November 1867 op de strooksgewijze onteigeningen, hetzij zij werden bepaald door den Gemeenteraad en de rechtsgeldigheid van politiereglementen hebben verworven door een kennisgeving aan de Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad, in den vorm voorgeschreven bij artikel 78 der gemeentewet.

ART. 26.

L'arrêté-loi du 25 août 1915, relatif à la reconstruction des communes belges détruites, est abrogé.

Toutes dispositions légales, antérieures à la présente loi, qui sont contraires aux stipulations de celles-ci, sont sans application en ce qui concerne l'objet de cette loi.

ART. 26.

Het besluit-wet van 25 Augustus 1915 op den heropbouw der verwoeste Belgische gemeenten wordt ingetrokken.

Elke wetsbepaling, van oudere dagteekening dan deze wet, die strijdig is met haar voorschriften, is niet van toepassing op het voorwerp dezer wet.

E. VINCK,
ARM. HUYSMANS,
H. LEBON.