

Chambre des Représentants

SESSION 1961-1962.

12 JUILLET 1962.

PROJET DE LOI

relatif aux expropriations pour cause d'utilité
publique et aux concessions en vue de la con-
struction des autoroutes.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA
COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS (1),
PAR M. PEETERS, Justin.

MESDAMES, MESSIEURS,

Avant d'entamer la discussion générale votre Commission
a entendu un exposé introductif de M. le Ministre des
Travaux Publics.

Exposé du Ministre.

Le Ministre souligne que le projet n'a pas de portée poli-
tique, mais que son adoption urgente est indispensable pour
la construction du réseau d'autoroutes.

Les rétroactes du projet.

A son entrée au Département des Travaux Publics il
s'est trouvé devant un retard considérable dans la construc-
tion des autoroutes. A cette époque, deux formules avaient

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Gillès de Pélichy.

A. — Membres : MM. Bijns, Décarpentrie, Delwaide, De Saeger,
Gaspar, Gillès de Pélichy, Jacques, Moriau, Vandamme (F.), Van
den Daele, Van Royen. — Cugnon, De Sweemer, Grégoire, Hicquet,
Juste, Peeters (J.), Sainte, Toubeau, Van Cleemput, Van Hoorick. —
Cornet, Mundeeler.

B. — Suppléants : MM. Eneman, Hermans, Mertens, Van Acker (B.),
Verboven, Wirix. — Bary, Geldof, Guillaume, Henry, Nazé. —
Van Offelen.

Voir :

404 (1961-1962) :

— N° 1 : Projet transmis par le Sénat.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1961-1962.

12 JULI 1962.

WETSONTWERP

betreffende de onteigeningen ten algemenen nutte
en de concessies voor de bouw van de autosnel-
wegen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE OPENBARE WERKEN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER PEETERS, Justin.

DAMES EN HEREN,

Alvorens tot de algemene bespreking over te gaan heeft
uw Commissie een inleidende uiteenzetting van de heer
Minister van Openbare Werken gehoord.

Betoog van de Minister.

De Minister onderstreept vooreerst dat het ontwerp geen
politieke draagwijdte heeft, maar dat het dringend moet
goedgekeurd worden om een net van autosnelwegen te
kunnen aanleggen.

Voorgeschiedenis van het ontwerp.

Toen hij de leiding van het Departement van Openbare
Werken in handen nam, heeft hij vastgesteld dat de
bouw van de autosnelwegen aanzienlijk was vertraagd.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Gillès de Pélichy.

A. — Leden : de heren Bijns, Décarpentrie, Delwaide, De Saeger,
Gaspar, Gillès de Pélichy, Jacques, Moriau, Vandamme (F.), Van
den Daele, Van Royen. — Cugnon, De Sweemer, Grégoire, Hicquet,
Juste, Peeters (J.), Sainte, Toubeau, Van Cleemput, Van Hoorick. —
Cornet, Mundeeler.

B. — Plaatsvervangers : de heren Eneman, Hermans, Mertens,
Van Acker (B.), Verboven, Wirix. — Bary, Geldof, Guillaume,
Henry, Nazé. — Van Offelen.

Zie :

404 (1961-1962) :

— N° 1 : Ontwerp door de Senaat overgezonden.

H. — 575.

été émises pour combler ce retard : d'une part, la concession d'autoroutes à des sociétés privées; d'autre part, la concession octroyée à une intercommunale, le Crédit communal devant servir d'intermédiaire financier. Ces formules étaient avancées en raison de l'impossibilité d'assurer la construction de plusieurs autoroutes dans le cadre budgétaire et étaient spécialement proposées pour l'autoroute E3.

Un projet d'intercommunale mixte fut mis à l'étude au sein d'un groupe de travail. Les conclusions du groupe furent connues au mois d'octobre 1961. Mais, les conditions faites par les sociétés privées n'étaient pas acceptables. Le travail fut remis sur le métier. Un projet d'intercommunale pure fut proposé, groupant trois provinces et les cinq grandes villes intéressées. Soumis à une Commission créée pour l'étude de ce problème, le projet fut modifié sensiblement et aboutit finalement le 10 mai 1962.

Immédiatement un projet de loi fut élaboré. Ce projet ne se limite pas à la solution du problème d'une intercommunale. Il proposait, d'une manière générale :

1° la possibilité d'octroi de concessions d'autoroutes;

2° une procédure spéciale en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, limitée à l'objet de ce projet de loi : la matière des autoroutes.

Les principes essentiels.

1. Les concessions d'autoroutes.

Le projet prévoit un régime de concessions en vue de résoudre partiellement le problème financier posé par la construction des autoroutes; il s'applique à la construction, l'équipement, l'entretien et l'exploitation des autoroutes.

De telles concessions ne peuvent être octroyées qu'à des personnes de droit public, ce qui se justifie notamment par le fait que le concessionnaire doit être habilité à poursuivre les expropriations nécessaires. Le Ministre indique, d'autre part, que la matière des autoroutes reste d'intérêt général, ce qui est confirmé par l'expression « nonobstant l'article premier de la loi de 1922 sur les associations de communes en vue de l'utilité publique » figurant à l'article 2, qui exclut de ce fait la compétence d'autres autorités publiques, par exemple les provinces.

Quant à la rémunération du concessionnaire, elle sera supportée par l'Etat dans le cadre budgétaire. Primitivement le Ministre s'était arrêté à une formule alternative, prévoyant la possibilité du péage à charge des usagers. Mais le péage est une formule économiquement discutable — impôt indirect nouveau —, politiquement impossible — différence de traitement entre les usagers des diverses autoroutes —, techniquement inadéquate — routes de substitution, accès nombreux.

2. Les expropriations en matière d'autoroutes.

Un premier problème était de savoir quels seraient les immeubles à exproprier. Les immeubles nécessaires à l'établissement de la voie et de ses dépendances, certes. Mais on a constaté que la fixation définitive des tracés et de l'exécution des travaux provoquent des transferts d'immeubles et des hausses de prix favorisant diverses spéculations. Celles-ci se produisent spécialement aux points de pénétration et aux endroits desservis directement par l'autoroute,

Twee formules werden toen vooropgesteld om deze achterstand in te halen : enerzijds, de concessie van autosnelwegen aan private maatschappijen; anderzijds, de concessieverlening aan een intercommunale, met het Gemeentekrediet als tussenkomende derde op financieel gebied. Deze formules werden vooropgezet omdat het, in het kader van de begroting, onmogelijk bleek verscheidene autosnelwegen te bouwen, meer bepaald met het oog op de autosnelweg E3.

Een ontwerp tot oprichting van een gemengde intercommunale maatschappij werd door de werkgroep bestudeerd. De besluiten van deze groepen werden bekendgemaakt in de maand oktober 1961, maar de door de private maatschappijen gestelde voorwaarden waren onaanvaardbaar. En opnieuw werden plannen ontworpen. Er werd voorgesteld een zuivere intercommunale vereniging op te richten, welke drie provincies en de vijf grote betrokken steden zou groeperen. Dit ontwerp werd aan een met de studie ervan belaste Commissie voorgelegd; het werd aanzienlijk gewijzigd en kwam uiteindelijk op 10 mei 1962 klaar.

Er werd onverwijld een wetsontwerp uitgewerkt, dat er zich niet toe beperkt het probleem van een intercommunale vereniging op te lossen. Daarin werd, in algemene zin, voorgesteld :

1° de mogelijkheid om autosnelwegen in concessie te geven;

2° een bijzondere procedure inzake onteigeningen ten algemene nutte, procedure die beperkt blijft tot het eigenlijke doel van het ontwerp : de aanleg van autosnelwegen.

De grondbeginselen.

1. De concessies van autosnelwegen.

Het ontwerp voorziet in een concessieregeling om het financiële probleem, dat door de bouw van autosnelwegen wordt gesteld, gedeeltelijk op te lossen; het is van toepassing op de bouw, de uitrusting, het onderhoud en de exploitatie van de autosnelwegen.

Dergelijke concessies kunnen slechts aan publiekrechtelijke personen worden verleend, met name op grond van het feit dat de concessiehouder moet gemachtigd zijn om de vereiste onteigeningen uit te voeren. Verder wijst de Minister erop dat de autosnelwegen een zaak van algemeen belang zijn, hetgeen wordt bevestigd door de in artikel 2 gebruikte bewoordingen « in weerwil van het eerste artikel van de wet van 1922 op de vereniging van gemeenten tot nut van 't algemeen », zodat de bevoegdheid van andere overheidsorganen, bij voorbeeld de provincies, wordt uitgesloten.

De bezoldiging van de concessiehouder zal ten laste vallen van de Rijksbegroting. Aanvankelijk had de Minister als wisseloplossing een formule gekozen welke voorzag in de mogelijke betaling van tolgeld door de weggebruikers. Deze tolgeldformule is echter economisch betwistbaar — nieuwe indirecte belasting —, politiek onuitvoerbaar — verschil in behandeling van de gebruikers van de verschillende autosnelwegen — en technisch ongepast — wegen ter vervanging, talrijke toeleidingswegen.

2. Onteigening in verband met autosnelwegen.

Als eerste probleem rees de vraag welke onroerende goederen dienen te worden onteigend. Zonder enige twijfel de onroerende goederen welke nodig zijn voor het aanleggen van de weg en zijn bijhorigheden. Het is echter gebleken dat de definitieve afbakening van tracés en de uitvoering van de werken aanleiding geven tot overdrachten van eigendommen en prijsopvoering, wat allerlei speculaties in de hand werkt. Speculatie treedt vooral op aan de toegangspunten

constituant par ce fait des pôles d'attraction pour l'industrie. En vue d'éviter de telles spéculations, le projet prévoit la possibilité d'exproprier les immeubles non bâtis le long des dispositifs d'accès et des dépendances de l'autoroute (voies d'accès et aires de stationnement).

Ce régime est justifié par le fait qu'en cas d'expropriation d'une partie d'un immeuble, l'expropriant doit indemniser les particuliers en tenant compte des moins-values de la partie restante; également par le fait que la plus-value provient d'un travail exécuté grâce aux ressources provenant de la collectivité. Mais il ne se justifierait pas que les terrains soient stérilisés indéfiniment et sans limite; dans cette perspective le projet prévoit que, d'une part, la décision d'exproprier ces terrains devra coïncider avec la décision d'exproprier les immeubles nécessaires à la construction de l'autoroute (art. 4, § 3) et que, d'autre part, l'expropriation devra être engagée au plus tard dans les trois années qui suivent l'entrée en vigueur des règlements sur la mise en service de l'autoroute (art. 4, § 1, dernier alinéa).

Enfin, pour le calcul de l'indemnité, la valeur des biens à exproprier doit être prise en considération au moment de la publicité faite en ce qui concerne le tracé de l'autoroute, sans que ce moment puisse précéder de plus de cinq ans le jour de la requête en expropriation. Ce système a été préféré à celui préconisé par le Conseil d'Etat, qui proposait de ne point tenir compte des plus-values et moins-values résultant des travaux. Mais une proposition de ce genre, outre qu'elle provoquerait des difficultés pratiques inextricables, est contraire au droit admis pour l'exproprié d'être indemnisé pour les moins-values résultant des travaux; de plus, elle ne tient pas compte du fait que la plus-value provient non seulement de l'exécution des travaux, mais déjà de la décision de les entreprendre.

Le second problème concerne la procédure en expropriation.

Primitivement le Gouvernement avait introduit dans le projet le régime de location préalable à l'expropriation. En effet, cette disposition avait été approuvée à quatre reprises par le Parlement. De plus elle avait donné des résultats concrets dans les expropriations de l'autoroute Roi Baudouin. Elle est généralement favorable à l'exproprié puisque outre l'indemnité d'expropriation, ce dernier percevait un loyer.

Toutefois cette procédure n'était pas juridiquement inattaquable. Et le Conseil d'Etat consulté émit un avis proposant de présenter le régime repris dans le projet de loi relatif aux investissements. Il s'agit d'une procédure modifiant celle que prévoit l'arrêté-loi du 3 février 1947 et qui permet une prise de possession des immeubles dans un délai de 36 jours à dater de la requête en expropriation. Le Gouvernement se rallia à l'avis du Conseil d'Etat, en y apportant un complément : la prise en location des immeubles pourrait avoir lieu lorsque les délais légaux ne seraient pas respectés et qu'un délai de 40 jours se serait écoulé sans que l'expropriant soit en possession, soit du jugement, soit de l'état descriptif des lieux.

Le Ministre esquisse alors les diverses phases de la procédure telle qu'elle était envisagée dans le projet déposé par le Gouvernement.

en op de plaatsen die direct binnen het bereik van de autosnelwegen liggen en daardoor de industrie aantrekken. Ter vermindering van die speculatie voorziet het ontwerp in de mogelijkheid van het onteigenen van ongebouwde onroerende goederen langs de aansluitingscomplexen en de bijhorigheden der autosnelwegen (toeleidingswegen en parkeerterreinen).

Dit stelsel is gerechtvaardigd door het feit, dat in geval van onteigening van een deel van een woning, de onteigenaar de particulieren schadeloos moet stellen, rekening houdend met de waardevermindering van het resterende deel en tevens met het feit, dat de waardevermeerdering voortkomt van een werk dat wordt uitgevoerd met middelen die door de gemeenschap verstrekt worden. Het gaat echter niet op, dat de terreinen voor onbepaalde tijd en in onbeperkte mate ongebruikt gelaten worden; met dit voor ogen bepaalt het ontwerp enerzijds, dat de beslissing om deze terreinen te onteigenen zal moeten samenvallen met de beslissing om de voor de aanleg van de autosnelweg noodzakelijke eigendommen (art. 4, § 3) te onteigenen, en anderzijds, dat de onteigening een aanvang moet nemen op zijn laatste binnen drie jaar na het van kracht worden van de reglementen betreffende de ingebruikneming van de autosnelweg (art. 4, § 1, laatste lid).

Tenslotte dient voor de berekening van de vergoeding, de waarde van de te onteigenen goederen in aanmerking te worden genomen op het ogenblik van de bekendmaking van het tracé van de autosnelweg, zonder dat dit tijdstip meer dan vijf jaar aan de dag van het verzoek om onteigening mag voorafgaan. Aan dit stelsel werd de voorkeur gegeven boven dat hetwelk door de Raad van State was voorgesteld, die in overweging gaf om geen rekening te houden met de uit de werken voortkomende waardevermeerderingen en -verminderingen. Nu is het echter zo, dat een soortgelijk voorstel — buiten het feit dat het aanleiding zou geven tot onoverkomelijke praktische moeilijkheden — strijdig is met het recht van de onteigenden om te worden vergoed voor de minderwaarden ontstaan uit de werken; bovendien houdt het geen rekening met het feit dat de waardevermeerdering niet alleen haar ontstaan vindt in de uitvoering van de werken, doch ook reeds in de beslissing om deze werken te laten uitvoeren.

Het tweede vraagstuk heeft betrekking op de onteigeningprocedure.

De Regering had oorspronkelijk in het ontwerp het stelsel van de inhuurneming vóór onteigening opgenomen. Deze bepaling was immers tot viermaal toe door het Parlement goedgekeurd en bovendien had zij concrete resultaten opgeleverd bij de onteigeningen van de Koning Boudewijn-autosnelweg. Zij is in het algemeen gunstig voor de onteigende, daar deze, buiten de onteigeningsvergoeding, een huurgeld ontvangt.

Juridisch was deze procedure nochtans niet onaanvechtbaar. De Raad van State verstrekke een advies waarbij werd voorgesteld de regeling over te nemen die in het wetsontwerp betreffende de investeringen voorkomt. Het geldt een procedure waarbij die welke bij het koninklijk besluit van 3 februari 1947 is bepaald, wordt gewijzigd en waarbij een in bezit nemen van onroerende goederen wordt toegestaan binnen een termijn van 36 dagen volgende op het verzoek om onteigening. De Regering schikte zich naar het advies van de Raad van State en vulde het aan : het in huur nemen van de onroerende goederen zou kunnen geschieden wanneer de wettelijke termijnen niet nageleefd zouden zijn en een termijn van 40 dagen mocht verlopen zijn zonder dat de onteigenaar in het bezit ware, hetzij van het vonnis, hetzij van de plaatsbeschrijving.

De Minister geeft dan een schets van de verschillende stadia van de procedure, zoals deze overwogen was in het door de Regering ingediende ontwerp.

Les modifications apportées par la Commission des Travaux Publics du Sénat.

Des amendements importants ont été présentés en Commission des Travaux Publics du Sénat, les uns, assez nombreux, de pure forme, d'autres, en ce qui concerne le fond.

Certaines modifications ont notamment été apportées à l'article 4 relatif aux expropriations le long des dispositifs d'accès et des dépendances de l'autoroute en vue de clarifier le texte, mais aussi en vue de protéger les droits des propriétaires expropriés; les expropriations devront être faites dans des délais précis en vue de ne pas stériliser les immeubles sans limitation de durée.

Mais les modifications les plus importantes ont été apportées à l'article 5 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation.

Le projet prévoyait l'application des dispositions projetées exclusivement en matière d'autoroutes. Le Sénat modifia le texte du Gouvernement en substituant la nouvelle procédure à l'arrêté-loi de 1947 et en abrogeant ce dernier. Le Sénat estima, en effet, qu'il y avait lieu de normaliser la procédure en la matière par une disposition applicable dans tous les cas d'extrême urgence, plutôt que d'ajouter une nouvelle procédure fragmentaire.

D'autre part, le Sénat modifia sensiblement le régime de prise de possession préalable à l'expropriation en prévoyant deux hypothèses. La première concerne le cas où l'expert n'a pas remis l'état descriptif des lieux alors que le juge a déjà rendu son jugement d'indemnité provisionnelle : il est prévu une prise de possession sans location après consignation de l'indemnité provisionnelle et confection d'un état descriptif des lieux établi contradictoirement. Il s'ensuit que la prise en location serait appliquée au seul cas où le juge n'aurait pas rendu son jugement dans un délai de quarante jours; ce cas serait donc d'une application exceptionnelle.

Enfin, le Sénat a introduit certaines dispositions permettant à l'expropriant de se faire délivrer un titre exécutoire pour la prise de possession; une lacune du projet est ainsi comblée.

Le Ministre souligne, en terminant, toute l'importance du projet en discussion. Indépendamment du règlement qu'il apporte à certaines questions essentielles le projet doit résoudre le problème de la création du réseau d'autoroutes; il constitue l'outil indispensable pour l'accélération des travaux.

Discussion générale.

Un membre de la Commission demande certaines précisions sur la convention et le cahier des charges de la concession; il s'agit, en effet, d'une loi de cadre et les conditions d'octroi de la concession ne sont pas connues, notamment en ce qui concerne le financement de l'opération, la participation du Fonds des Routes dans l'association de droit public qui sera créée, l'activité et le personnel de l'intercommunale, les priorités à accorder aux diverses autoroutes.

— En ce qui concerne les problèmes financiers :

Divers orateurs interviennent dans la discussion.

Un membre estime que le régime de la concession provoquera des charges importantes pour certaines communes,

De wijzigingen die door de Senaatscommissie voor de Openbare Werken zijn aangebracht.

In de Senaatscommissie voor de Openbare Werken werden belangrijke amendementen voorgesteld; vrij vele daarvan hadden betrekking op de vorm, andere op de inhoud.

Met name werden zekere wijzigingen aangebracht in artikel 4 dat betrekking heeft op de onteigeningen langs de aansluitingscomplexen en de aangehoorigheden van de autosnelweg, om de tekst duidelijker te maken, maar ook om de rechten van de onteigende eigenaars te vrijwaren; de onteigeningen moeten gebeuren binnen bepaalde termijnen om de onroerende goederen niet ongebruikt te laten zonder beperking van duur.

Maar de belangrijkste wijzigingen werden aangebracht in artikel 5, dat betrekking heeft op de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening.

Het ontwerp voorzag in de toepassing van de uitsluitend inzake autosnelwegen ontworpen bepalingen. De Senaat wijzigde de tekst van de Regering door de nieuwe procedure in de plaats te stellen van de besluitwet van 1947 en door deze laatste in te trekken. De Senaat was inderdaad de mening toegedaan dat de ter zake gevolgde procedure door een op alle spoedeisende gevallen toepasselijke procedure diende te worden genormaliseerd, bij voorkeur aan de toevoeging van een nieuwe fragmentarische procedure.

Anderzijds wijzigde de Senaat in merkelijke mate, het stelsel van voorlopige inbezitneming vóór onteigening, door twee mogelijkheden te vermelden. De eerste betreft het geval waarin de deskundige geen plaatsbeschrijving overhandigd heeft, terwijl de rechter reeds zijn vonnis over de provisionele vergoeding heeft gevelde : er wordt in een inbezitneming zonder huurprijs voorzien na consignatie van de provisionele vergoeding en het tegensprekelijk opmaken van een plaatsbeschrijving. Hieruit volgt dat de inhuurneming alleen zou worden toegepast in het geval waarin de rechter binnen een termijn van veertig dagen geen uitspraak zou hebben gedaan; dit geval zou bijgevolg als uitzonderlijke toepassing gelden.

Tenslotte heeft de Senaat sommige bepalingen ingevoegd, waarbij het de onteigenende partij mogelijk wordt een executoriale titel voor de inbezitneming te verkrijgen; aldus wordt een leemte van het ontwerp verholpen.

De Minister onderstreept ten slotte het belang van het besproken ontwerp. Afgezien van de regeling die het brengt voor bepaalde essentiële aangelegenheden, dient het het probleem inzake aanleg van een net autosnelwegen op te lossen; het vormt een onontbeerlijk werktuig voor de bespoediging van de werken.

Algemene bespreking.

Een lid van de Commissie verzoekt om nadere uitleg omtrent de overeenkomst en het bestek van de concessie; het gaat immers om een kaderwet en de voorwaarden inzake het verlenen van de concessie zijn niet bekend, met name wat betreft de financiering van de verrichting, de deelneming van het Wegenfonds in de op te richten publiekrechtelijke vereniging, de activiteit en het personeel van de intercommunale vereniging en de regeling van de voorrang onder de verschillende autosnelwegen.

— Wat de financiële problemen betreft :

Verscheidene sprekers nemen aan de bespreking deel.

Een lid is van oordeel dat het concessiesysteem voor sommige gemeenten zware lasten zal opleveren, die een

charges qui se répercuteront sur une catégorie de citoyens. Il estime, d'autre part, que le concessionnaire devra faire appel au même marché des capitaux que l'État ou le Fonds des Routes et que, dans ces conditions, la réussite de l'opération peut devenir aléatoire.

Un autre membre demande au Ministre des précisions complémentaires sur l'opération de financement projetée pour l'autoroute E3, comment sera constitué le capital de la société et dans quelles conditions les emprunts seront émis ?

Un autre membre demande encore au Ministre quelle sera la formule de la rémunération du concessionnaire, comment le taux de rémunération sera fixé et à quelle époque les premières rémunérations seront versées par l'État ?

Le Ministre répond en exposant les grandes lignes du financement de l'autoroute E3, telles qu'il le conçoit en suite des divers contacts qu'il a eus avec les milieux intéressés.

En principe la concession doit avoir une durée de trente ans. En fonction de cette durée, de la circulation sur l'autoroute et du coût des travaux, il y a lieu de choisir un taux de péage tel que la rémunération totale couvre les dépenses exposées, les pouvoirs locaux ne pouvant supporter les frais de l'opération. Toutefois ce taux n'est pas établi *ne varietur*. En effet, le coût de l'autoroute peut être influencé par les modifications du prix des matériaux et des salaires. Le taux devra suivre l'évolution de ces éléments par une indexation correspondante. En outre, la durée de la concession pourra être prolongée dans le cas où, à l'expiration du terme de trente ans, les dépenses de l'opération ne seraient pas couvertes par la rémunération. Celle-ci figurera au budget ordinaire du Ministère des Travaux Publics, dans les mêmes conditions que le service financier du Fonds des Routes.

D'autre part, le financement sera assuré au départ par le Crédit communal. Ce dernier possède des moyens importants qu'il peut consacrer à l'opération. Il interviendra au départ pour le montant du capital souscrit par les provinces et les communes, le Fonds des Routes intervenant de son côté pour une part peu importante. Dans la suite, le Crédit communal assumera le financement intérimaire dans la mesure de ses possibilités et servira d'intermédiaire financier pour le placement des emprunts.

Le Ministre souligne l'intérêt de tels emprunts très spécialisés. Ceux-ci font appel au marché normal des capitaux, mais il profite également d'apports régionaux importants. L'intérêt de la formule spécialisée a été démontré par les emprunts du Fonds des Routes; la spécialisation envisagée est plus précise encore et ne peut manquer de donner des résultats favorables. Mais il est évident que ces emprunts ne pourront être lancés indépendamment du contrôle habituel du Ministre des Finances sur les conditions et les dates d'émission.

Enfin le Ministre s'efforce de trouver une solution pour ne pas faire peser sur les communes des charges trop importantes durant les premières années de la concession. Il étudie une formule qui permettrait de ne pas obliger les communes à rembourser le capital durant les cinq premières années, la seule charge durant cette période étant celle de l'intérêt.

— *En ce qui concerne l'ordre de succession des autoroutes et des travaux :*

Certains membres de la Commission mettent en évidence que les priorités et timings promis par divers Gouvernements

weerslag zullen hebben op een categorie van burgers. Verder denkt hij dat de concessiehouder een beroep zal moeten doen op dezelfde kapitaalmarkt als de Staat of het Wegenfonds en dat het bijgevolg twijfelachtig wordt of de onderneming slaagt.

Een ander lid verzoekt de Minister om aanvullende gegevens betreffende de voorgenomen financieringsoperatie voor de E3, over de wijze waarop het kapitaal van de maatschappij zal worden gevormd en over de voorwaarden onder welke de leningen zullen worden uitgegeven.

Een ander lid wenst nog van de Minister te vernemen welke formule van beloning van de concessiehouder zal worden gekozen, hoe het bedrag van de beloning zal worden vastgesteld en op welk tijdstip de eerste betalingen door de Staat zullen worden uitgekeerd.

De Minister antwoordt met een uiteenzetting in grote trekken van het financieringssysteem voor de E3-autosnelweg, zoals hij het ziet na de diverse contacten die hij met de betrokken kringen heeft gehad.

In beginsel moet de concessie een duur van dertig jaar hebben. Afhankelijk van deze duur, van het verkeer op de autosnelweg en van de kosten der werken moet een tolgeld worden vastgesteld waarvan de totale opbrengst de gependeerde kosten moet dekken, daar de plaatselijke autoriteiten de kosten van de werken niet kunnen dragen. Dit tolgeld is evenwel vatbaar voor wijziging. Immers, de kosten van de autosnelweg kunnen worden beïnvloed door de wijzigingen in de prijs van materialen en lonen. Het tolgeld zal de ontwikkeling van deze factoren moeten volgen door middel van een dienovereenkomstige koppeling aan het indexcijfer. Bovendien zal de duur van de concessie kunnen worden verlengd ingeval de uitgaven voor de werken, na verloop van de termijn van dertig jaar, niet door de opbrengst van het tolgeld gedekt zouden zijn. Deze opbrengst zal op de gewone begroting van het Ministerie van Openbare Werken voorkomen, onder dezelfde voorwaarden als de financiële dienst van het Wegenfonds.

Anderdeels zullen de werken aanvankelijk gefinancierd worden door het Gemeentekrediet. Dit laatste kan over belangrijke fondsen beschikken, die het aan de werken kan besteden. Bij de aanvang zal het een bijdrage storten ten belope van het kapitaal waarvoor de provincies en de gemeenten ingetkend hebben, terwijl het Wegenfonds van zijn kant slechts een onbelangrijk aandeel daarin heeft. Nadien zal het Gemeentekrediet, binnen de mate van zijn beschikbare middelen, voor de tijdelijke financiering instaan en de rol van financiële tussenpersoon spelen voor het plaatsen van de leningen.

De Minister legt de nadruk op het belang van deze zeer bijzondere leningen. Hiervoor wordt een beroep gedaan op de normale kapitaalmarkt, maar er zijn ook belangrijke gewestelijke bijdragen. Dat deze bijzondere formule belang oplevert, bewijzen de leningen van het Wegenfonds; de overwogen speciale regeling is nog nauwkeuriger en ze zal gunstige resultaten opleveren. Maar het spreekt vanzelf dat deze leningen niet uitgeschreven kunnen worden buiten het gewone toezicht van de Minister van Financiën wat betreft de voorwaarden en de datums van uitgifte.

Tenslotte tracht de Minister een oplossing te vinden om de gemeenten geen te zware lasten op te leggen tijdens de eerste jaren van de concessie. Hij bestudeert thans een formule waarbij de gemeenten niet gedwongen kunnen worden het kapitaal gedurende de eerste vijf jaren terug te betalen en waarbij de enige last gedurende deze tijd die van de rente zal zijn.

— *Wat de volgorde van de autosnelwegen en van de werken betreft :*

Sommige leden van de Commissie doen uitschijnen dat de voorrangen en de tijdschema's, beloofd door verscheidene

n'ont pas été respectés; ils se demandent notamment si l'octroi d'une concession pour l'autoroute E3 ne supprimera pas la priorité qui avait été accordée à l'autoroute de Wallonie. Ils précisent cependant qu'ils ne s'opposent pas au projet de loi, ni à l'octroi de la concession de l'autoroute E3, mais ils entendent faire préciser par le Ministre que les promesses qu'il a faites au sujet de l'autoroute de Wallonie seront respectées.

L'un d'eux demande également si la concession s'étendra au franchissement de l'Escaut ?

Un autre membre pose la question de savoir comment sera réglé l'ordre de succession des tronçons de l'autoroute E3; est-ce par l'Etat ou le laissera-t-on à l'initiative de l'Intercommunale ?

A ce dernier, le Ministre répond que l'ordre de succession sera déterminé par l'Etat dans le cahier des charges de la concession. Il précise également que le franchissement de l'Escaut sera confié à l'Intercommunale. Toutefois, dès à présent, les études ont été entamées en vue d'une adjudication-concours. Si l'Intercommunale est constituée avant l'aboutissement de l'adjudication, celle-ci sera intégrée directement dans la concession; à défaut, il sera prévu que le concessionnaire reprendra le travail dans les conditions qui seront précisées.

D'autre part le Ministre souligne qu'il n'est comptable que de ses propres engagements, que ceux-ci ont été respectés jusqu'à présent et qu'ils le seront dans la suite. Il marque d'ailleurs son accord pour entretenir ultérieurement la Commission de l'exécution de son budget. Il souligne enfin qu'aucune priorité n'est remise en question, et qu'en ce qui concerne l'autoroute de Wallonie les crédits d'engagement sont prévus jusqu'en 1965, les dernières adjudications ayant lieu durant cette année.

Divers membres de la Commission appuient les observations du Ministre estimant que le projet de loi, bien que circonstanciel, a une portée générale et qu'il n'y a pas lieu de débattre en ce moment des priorités respectives des diverses autoroutes.

— *En ce qui concerne le fonctionnement et le personnel de l'Intercommunale :*

Un membre de la Commission demande si l'Intercommunale de l'autoroute E3 pourra recruter des fonctionnaires; et si elle recrute du personnel occasionnel, celui-ci sera-t-il compétent pour entreprendre la tâche ?

Le Ministre n'envisage pas que l'Intercommunale puisse recruter un nombre important de fonctionnaires, ni ne pense qu'il soit opportun que cet organisme recrute un personnel technique important. Son personnel devrait rester extrêmement limité et s'occuper exclusivement du contrôle et de l'exploitation. Pour sa part, il estime qu'elle devra faire appel à des bureaux privés pour ce qui ressortit aux études.

A la demande d'un autre membre, il précise sa position quant au personnel technique de son administration. Son objectif primordial est la réadaptation des traitements du personnel technique de son département. Ce n'est qu'à partir de celle-ci qu'il pourra faire appel de façon plus systématique aux bureaux d'études privés; car cette réadaptation ne pourra permettre de résorber immédiatement les retards dans la confection des projets.

La Commission décide de reporter la discussion relative aux expropriations lors de l'examen des articles 4 et 5.

Régérations, niet in acht genomen werden; zij vragen zich onder meer af of het toekennen van een concessie voor de E3-autosnelweg de voorrang niet zal te niet doen die verleend was geworden aan de autosnelweg van Wallonië. Zij stippen nochtans aan dat zij zich niet zullen verzetten noch tegen het wetsontwerp, noch tegen de concessieverlening voor de E3-autosnelweg, maar zij wensen door de Minister te doen bevestigen dat de beloften, die hij gedaan heeft betreffende de autosnelweg van Wallonië, zullen gehouden worden.

Een van hen vraagt eveneens of de concessie zich zal uitstrekken tot de verbinding van de Scheldeoevers.

Een ander lid stelt de vraag hoe de opeenvolging van de stroken van de E3-autosnelweg zal geregeld worden; zal de Staat dit doen of zal men dit overlaten aan de Intercommunale ?

De Minister antwoordt dat de volgorde door de Staat zal bepaald worden in het bestek van de concessie. Hij stipt eveneens aan dat de verbinding van de Scheldeoevers aan de Intercommunale zal toevertrouwd worden. Nochtans werden thans reeds studies ondernomen met het oog op een aanbesteding bij wedstrijd. Indien de Intercommunale opgericht is vooraleer de aanbesteding tot stand is gekomen, zal deze onmiddellijk ingeschakeld worden in de concessie; zo niet zal voorzien worden dat de concessiehouder het werk zal overnemen onder de voorwaarden die nader bepaald zullen worden.

Anderzijds onderstreept de Minister dat hij slechts verantwoordelijk is voor de verbintenissen die hij persoonlijk heeft aangegaan, dat hij deze tot op heden nagekomen is en dat zulks in de toekomst ook het geval zal zijn. Hij betuigt er ten andere zijn instemming mee om zich later met de Commissie te onderhouden over de uitvoering van zijn begroting. Hij onderstreept tenslotte dat geen enkele voorrang in het gedrang komt en dat, wat de autosnelweg van Wallonië betreft, de vastleggingskredieten in uitzicht gesteld zijn tot in 1965, terwijl de laatste aanbestedingen tijdens dat jaar plaatsgrijpen.

Verscheidene commissieleden steunen de opmerking van de Minister, omdat zij van oordeel zijn dat het ontwerp, al is het een gelegenheidswet, toch een algemene strekking vertoont, en dat er geen reden is om thans de voorrang onder de verschillende autosnelwegen te bespreken.

— *Wat betreft de werking en het personeel van de Intercommunale vereniging :*

Een lid vraagt of de Intercommunale voor de E3-autosnelweg ambtenaren zal mogen aanwerven en of het gelegenheidspersoneel, zo zij er aanwerft, bevoegd zal zijn om de taak uit te voeren ?

De Minister ziet voor de Intercommunale vereniging geen mogelijkheid om een groot aantal ambtenaren aan te werven en acht het ook niet wenselijk dat zij een belangrijk aantal technici aanwerft. Haar personeel zou uiterst beperkt moeten blijven en zich uitsluitend met controle en exploitatie bezighouden. Naar zijn mening dient zij een beroep te doen op particuliere bureaus voor al wat de studies betreft.

Als antwoord op de vraag van een ander lid licht hij zijn standpunt inzake het technisch personeel van zijn administratie nader toe. Vóór alles streeft hij naar de aanpassing van de wedden van het technisch personeel van zijn departement. Zolang die aanpassing niet is doorgevoerd, is het hem onmogelijk meer stelselmatig beroep te doen op de particuliere studiebureaus, want met die aanpassing zal de achterstand bij het opmaken van de plannen nog niet dadelijk kunnen worden ingelopen.

De Commissie beslist om met de bespreking over de onteigeningen te wachten tot bij de behandeling van de artikelen 4 en 5.

Examen des articles.

Article premier.

Un membre se demande si le régime de concession de services au profit des usagers existe également dans le cas où l'autoroute est créée par l'Etat ou par le Fonds des Routes.

Le Ministre le tranquillise en l'assurant que semblables concessions existent déjà le long de l'autoroute Bruxelles-Ostende; il n'est pas nécessaire de l'indiquer dans le texte du projet, étant donné qu'un tel octroi est prévu dans la législation sur les autoroutes. Si la disposition est prévue dans le projet, c'est que le concessionnaire ne pourrait à son tour concéder sans habilitation formelle.

Art. 2.

A ce qui a été dit précédemment M. le Ministre ajoute que les apports faits par l'Etat ou le Fonds des Routes peuvent avoir lieu sous forme de biens immeubles (expropriations anticipées) ou d'études existantes.

Art. 3.

Le Ministre se reporte aux explications qu'il a données dans son exposé introductif.

Art. 4.

Un membre pose la question de savoir pourquoi le projet prévoit la possibilité d'exproprier les immeubles non bâtis situés le long des dispositifs d'accès et des dépendances de l'autoroute dans une zone de 100 m alors que ces voies d'accès font partie intégrante de l'autoroute et sont soumises comme telles au régime de la servitude *non aedificandi*?

Quant au calcul de l'indemnité, on prend pour référence la valeur des biens à exproprier au moment de l'expiration d'un délai d'un mois prenant cours au moment de la publicité de réservation.

M. le Ministre fait observer qu'il s'écoule parfois des années entre le moment où l'on dépose le tracé de l'autoroute et celui où l'on commence les expropriations. Or, dès que le tracé général est connu, la spéculation peut commencer. C'est pourquoi il y a lieu de se référer à la valeur du bien au moment du dépôt de ce tracé.

Quant au problème de l'extension de l'expropriation à une zone de 100 m à partir de la limite du domaine de l'autoroute, il s'agit d'une question de principe qui doit s'inscrire dans une politique foncière de l'Etat. Il est évident qu'un projet beaucoup plus complet sera nécessaire pour l'organiser.

Il y a lieu de soumettre à l'expropriation les immeubles englobés dans cette zone plutôt que de les frapper d'une servitude *non aedificandi*, car le but poursuivi par l'Etat n'est pas d'empêcher toute construction nouvelle dans cette zone mais, au contraire, de favoriser le développement des pôles d'attraction économique.

Art. 5.

Le Ministre rappelle que l'extension du champ d'application du texte proposé est le fait de la Commission du Sénat, mais qu'il s'y rallie volontiers. Les dispositions abrogent l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence et le remplacent par une procédure plus

Bespreeking der artikelen.

Eerste artikel.

Een lid vraagt zich af of het stelsel van concessie van diensten ten behoeve van de gebruikers ook bestaat in het geval dat de autosnelweg door de Staat of door het Wegenfonds tot stand wordt gebracht.

De Minister stelt hem gerust en geeft hem de verzekering dat zulke concessies reeds bestaan langs de autosnelweg Brussel-Oostende; het is niet noodzakelijk dit in de tekst van het ontwerp te vermelden, daar zulke toekenning in de wetgeving over de autosnelwegen wordt bepaald. Deze bepaling komt slechts in het ontwerp voor omdat de concessiehouder op zijn beurt geen concessie mag verlenen zonder uitdrukkelijke machtiging.

Art. 2.

Aan wat vroeger werd gezegd voegt de Minister toe dat de bijdragen van de Staat of van het Wegenfonds kunnen geschieden in de vorm van onroerende goederen (vervroegde onteigeningen) of van bestaande plannen.

Art. 3.

De Minister verwijst naar de verklaringen die hij in zijn inleidende uiteenzetting heeft verstrekt.

Art. 4.

Een lid vraagt waarom het ontwerp in de mogelijkheid voorziet tot onteigening van ongebouwde eigendommen gelegen langs de aansluitingscomplexen en de aanhorigheden van de autosnelweg hoewel deze toegangswegen deel uitmaken van de autosnelweg en als zodanig onderworpen worden aan de regeling van de erfdiensbaarheid van bouwverbod.

Bij de berekening van de vergoeding wordt als referentie genomen de waarde van de te onteigenen goederen bij het verstrijken van een termijn van één maand, die aanvangt op het ogenblik van de bekendmaking van de bestemming.

De Minister merkt op dat er soms jaren verlopen tussen het ogenblik dat het tracé van de autosnelweg wordt ingediend en dat waarop met de onteigeningen een aanvang wordt genomen. Zodra het algemeen tracé is bekend, kan echter met speculatie worden begonnen. Daarom moet worden uitgegaan van de waarde van het goed bij de indiening van dat tracé.

Bij het uitbreiden van de onteigening tot een strook met een diepte van 100 m vanaf de grens van het autosnelweggebied gaat het om een principiële kwestie die deel moet uitmaken van een beleid van de Staat inzake grondbeheer. Het ligt voor de hand dat een veel vollediger ontwerp nodig zal zijn om dat te regelen.

Op de binnen bedoelde strook liggende onroerende goederen dient veeleer de onteigening te worden toegepast dan een erfdiensbaarheid *non aedificandi*; wat de Staat beoogt is immers niet om het even welke nieuwbouw in dat gebied te beletten, maar integendeel de ontwikkeling van economische aantrekkingspunten te bevorderen.

Art. 5.

De Minister herinnert eraan dat de uitbreiding van het toepassingsveld van de voorgestelde tekst het werk is van de Senaatscommissie, maar dat hij er geredelijk mee instemt. De bepalingen heffen de besluitwet van 3 februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende

rapide mais donnant autant de garanties pour les expropriés. Il ajoute que la prise en location préalable à l'expropriation se circonscrit au seul cas où le juge n'aurait pas prononcé son jugement dans un délai de quarante jours à partir du dépôt de la requête, ce qui la rend exceptionnelle. Dans tous les autres cas, l'indemnité provisionnelle sera consignée avant la prise de possession.

A propos de cette modification importante un membre demande s'il n'y aurait pas lieu d'abroger immédiatement la législation de septembre 1939 et les autres lois relatives à la procédure en location préalable à l'expropriation.

M. le Ministre répond qu'en ce qui concerne l'autoroute Baudouin, les expropriations sont à peu près terminées et qu'il vaut mieux ne pas abroger les dispositions en matière de location pour que les expropriations puissent être poursuivies selon la procédure engagée.

Un autre membre de la Commission est d'avis que cette procédure contient un point faible : en supposant la compétence de l'expert désigné par le juge de paix, notamment en ce qui concerne les immeubles agricoles, l'expérience enseigne que cet expert est rarement qualifié pour dresser une estimation de biens agricoles. Il serait donc souhaitable d'adjoindre à l'expert immobilier un expert en biens agricoles.

M. le Ministre rétorque que le juge peut désigner autant d'experts qu'il l'estime nécessaire, et qu'au surplus il ne s'agit, au départ, que de la fixation d'une indemnité provisionnelle. Une fois ce stade dépassé il n'y a plus urgence; ultérieurement le juge de paix d'abord, le tribunal de première instance ensuite, pourront s'entourer de toutes les garanties nécessaires.

L'examen des articles remplaçant le texte de l'arrêté-loi relatif à la procédure d'extrême urgence a donné lieu à peu d'observations.

Un membre soulève le cas où l'indemnité proposée par l'expropriant serait supérieure à celle que l'expert établirait ultérieurement dans son rapport.

Ce cas se présentera rarement, d'après le Ministre, d'autant plus que l'offre dont il est question est l'offre écrite et officielle de l'expropriant.

Le projet prévoit également la possibilité d'obtenir un jugement exécutoire en cas de difficulté de nature à retarder le bon ordre des travaux.

Les différents articles de cette loi relative à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique n'amènent pas d'autres observations.

Art. 6.

Cet article ne soulève pas de remarque.

**

La Commission procède ensuite au vote sur les articles et l'ensemble du projet qui sont adoptés à l'unanimité.

Le présent rapport a également été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
J. PEETERS.

Le Président a.i.,
G. JUSTE.

omstandigheden op en vervangen ze door een snellere procedure, die nochtans evenveel waarborgen aan de onteigende personen geeft. Hij voegt eraan toe dat de voorafgaandelijke inhuurneming door de onteigende partij beperkt blijft tot het enige geval waarin de rechter zijn uitspraak niet zou geveld hebben binnen een termijn van veertig dagen te rekenen vanaf de indiening van het verzoek, wat tot gevolg heeft dat ze uitzonderlijk is. In alle andere gevallen zal de provisionele vergoeding in bewaring gesteld worden vóór de inbezitneming.

In verband met deze belangrijke wijziging vraagt een lid zich af of er geen aanleiding toe bestaat de wetgeving van september 1939 en de andere wetten betreffende de procedure van voorafgaande verhuring bij de onteigening af te schaffen.

De Minister antwoordt dat, wat de Boudewijn-autosnelweg betreft, de onteigeningen bijna beëindigd zijn en dat het beter is de bepalingen betreffende de inhuurneming niet in te trekken opdat de onteigeningen zouden kunnen doorgaan volgens de procedure die werd ingezet.

Een ander lid van de Commissie is de mening toegedaan dat deze procedure een zwak punt inhoudt, waar deze de bevoegdheid van de door de vrederechter aangewezen deskundige veronderstelt; onder meer inzake onroerende landbouweigendommen leert de ondervinding dat deze deskundige zelden bevoegd is om de landbouweigendommen te schatten. Het ware dus wenselijk aan de deskundige in onroerende goederen een deskundige in landbouweigendommen toe te voegen.

De Minister antwoordt, dat de rechter evenveel deskundigen kan aanstellen als hij nodig acht, en dat het hier aanvankelijk slechts gaat om de vaststelling van een provisionele vergoeding. Eens dit stadium voorbij, is er geen dringendheid meer, en later zullen eerst de vrederechter en daarna de rechtbank van eerste aanleg al de nodige voorzorgen kunnen nemen.

De behandeling van de artikelen waardoor de tekst van de besluitwet betreffende de rechtspleging bij hoogdringendheid wordt vervangen, gaf aanleiding tot weinig opmerkingen.

Een lid brengt het geval ter sprake waarin de door de onteigenaar voorgestelde vergoeding hoger is dan die welke de deskundige later in zijn verslag zal vaststellen.

Volgens de Minister zal dit geval zich zelden voordoen, te meer daar het aanbod in kwestie het schriftelijk en officiële aanbod van de onteigenaar is.

Het ontwerp voorziet ook in de mogelijkheid om een uitvoerbaar vonnis te bekomen, wanneer er moeilijkheden oprijzen, die het goed verloop van de werken zouden kunnen vertragen.

De verschillende artikelen van dit ontwerp betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte gaven geen aanleiding tot andere opmerkingen.

Art. 6.

Dit artikel gaf geen aanleiding tot opmerkingen.

**

Daarop ging de Commissie over tot de stemming over de artikelen en over het geheel van het ontwerp, en beide werden eenparig aangenomen.

Dit verslag werd insgelijks eenparig aangenomen.

De Verslaggever,
J. PEETERS.

De Voorzitter a.i.,
G. JUSTE.