

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1955-1956.

SÉANCE DU 29 MAI 1956.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le projet de loi établissant le statut des autoroutes.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1955-1956.

VERGADERING VAN 29 MEI 1956.

Verslag van de Commissie van Openbare Werken, belast met het onderzoek van het wetsontwerp tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen.

Présents : MM. VAN BELLE, président; BLOCK, DE COENE, DE STOBBELEIR, DURAY, FERON, LEMAL, MATERNE, NEEFS, NEYBERGH, STUBBE, VAN BUGGENHOUT et DELOR, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Au début de sa première séance, votre Commission a entendu un exposé de M. le Ministre des Travaux Publics pouvant se résumer comme suit, et qui sert de présentation du projet avant d'entamer la discussion générale de ce dernier.

Au moment où l'autoroute Bruxelles-Ostende est près d'être achevée et où débute la construction de l'autoroute Anvers-Liège, il paraît urgent de légiférer sur le statut de ces voies publiques spéciales, en sorte que le droit puisse s'adapter à ce fait nouveau.

Les autoroutes sont, en effet, des voies publiques différentes des routes ordinaires. Ces dernières sont non seulement affectées à la circulation des véhicules mais aussi à la desserte des riverains, à l'usage des piétons, des cyclistes, etc.; en outre, elles se prêtent au déroulement de manifestations culturelles, religieuses et sportives. Au contraire, s'opposant à cette diversité d'usages les autoroutes ont le roulage comme seule destination.

La première partie du projet de loi est essentiellement consacrée à cet usage des autoroutes. Celles-ci sont, en effet, définies comme étant exclusivement réservées à la circulation des véhicules automoteurs et accessibles seulement en des endroits spécialement aménagés. Cette définition a comme conséquence d'une part, d'exclure les occupations

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

In het begin van de eerste vergadering, gaf de Minister van Openbare Werken voor uw Commissie een inleidende uiteenzetting, voordat de algemene bespreking van het ontwerp begon. Ze kan als volgt worden samengevat.

Nu de autosnelweg Brussel-Oostende bijna voltooid is en aan de autosnelweg Antwerpen-Luik wordt begonnen, lijkt het dringend geboden de status van deze speciale openbare wegen wettelijk te regelen, om ons recht bij de nieuwe toestand te kunnen aanpassen.

De autosnelwegen zijn immers geen gewone openbare wegen. Deze dienen niet alleen voor het rijtuigenverkeer, maar worden ook gebruikt door de aangelanden, voetgangers, wielrijders, enz.; bovendien worden er ook culturele of godsdienstige manifestaties en sportwedstrijden op gehouden. Met de autosnelwegen is het geheel anders gelegen, want zij zijn alleen voor het rijverkeer bestemd.

Het eerste gedeelte van het wetsontwerp is hoofdzakelijk aan dit gebruik gewijd. De autosnelwegen worden namelijk zo bepaald, dat ze uitsluitend voor het verkeer met motorrijtuigen bestemd en enkel op speciaal aangelegde plaatsen toegankelijk zijn. Dit heeft tot gevolg dat, enerzijds, geen privaat gebruik van het domein van de auto-

R. A 5123.

Voir :

Documents du Sénat :

106 (Session de 1955-1956) : Projet de loi;
195 (Session de 1955-1956) : Amendement.

R. A 5123.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

106 (Zitting 1955-1956) : Wetsontwerp;
195 (Zitting 1955-1956) : Amendement.

privatives sur le domaine de l'autoroute, sauf celles qui sont établies au profit d'un service public ou pour le service de l'autoroute et d'autre part, d'enlever aux particuliers les droits de riveraineté que traditionnellement ils possèdent le long des routes ordinaires.

Le projet prévoit aussi que la circulation routière sera réglée essentiellement par le Roi, à l'exclusion des pouvoirs locaux qui maintiendront cependant leurs attributions de police en ce qui concerne l'ordre public, la tranquillité et la salubrité.

La seconde partie du projet se rapporte à l'établissement de l'infrastructure de l'autoroute.

En premier lieu, certaines zones dans lesquelles seront aménagées les autoroutes doivent pouvoir être réservées, à telle enseigne que les particuliers ne puissent :

1^o construire, reconstruire ou transformer les constructions existantes;

2^o modifier sensiblement le relief du sol par des travaux de déblai ou de remblai;

3^o boiser ou déboiser, sans l'autorisation préalable, expresse et écrite, du Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions. Le projet permet d'ailleurs la coordination de cette disposition avec les procédures de l'autorisation urbanistique et de l'autorisation communale fondée sur l'article 90, 8^o, de la loi communale.

En second lieu, le projet de loi prévoit que des zones de dégagement pourront être créées le long des autoroutes existantes, en vue de la conservation, de la beauté et de la viabilité, ainsi qu'en vue de la possibilité d'élargissement de la voie. La procédure d'établissement de ces zones est conforme à celle prévue le long des routes ordinaires par la loi de 1914 sur la police de la grande voirie. En outre, l'alinéa 2 de l'article 10 interdit le placement de réclames et de publicité dans ces zones, permettant cependant au Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction de déroger à cette interdiction au profit des services publics ou au profit des exploitations dont les installations sont établies pour le service de l'autoroute.

La dernière partie du projet est enfin consacrée aux dispositions pénales ainsi qu'à la réparation des infractions. Les solutions données sont conformes aux principes habituels de notre droit pénal et n'appellent aucun commentaire spécial.

Discussion générale.

Un commissaire introduit tout d'abord une première remarque d'ordre général; il constate que lorsque le Conseil d'Etat, consulté sur le texte d'un projet de loi, propose des modifications au dit projet, il est difficile, si pas impossible, de connaître avec précision les modifications qui y sont apportées. Il demande que dorénavant il soit indiqué dans l'ex-

snelweg wordt toegestaan, behalve ten bate van een openbare dienst of voor de dienst van de autosnelweg, en dat, anderzijds, de particulieren hun rechten als aangelande verliezen, die zij van oudsher genieten langs de gewone wegen.

Het ontwerp bepaalt eveneens dat het wegverkeer uiteraard door de Koning zal worden geregeld, met uitsluiting van de plaatselijke besturen, die evenwel hun politiebevoegdheid zullen behouden wat de handhaving van de orde, de openbare rust en de hygiëne betreft.

Het tweede gedeelte van het ontwerp handelt over de onderbouw van de autosnelweg.

Ten eerste moeten bepaalde stroken, waarin de autosnelwegen zullen worden aangelegd, gereserveerd worden, derwijze dat de particulieren niet mogen :

1^o bouwen, herbouwen of verbouwen;

2^o door afgravings- of aanvullingswerken het reliëf van de bodem aanzienlijk wijzigen;

3^o bebossen of ontbossen, zonder daartoe van de Minister tot wiens bevoegdheid de Openbare Werken behoren, vooraf schriftelijk en uitdrukkelijk verlof te hebben gekregen. Deze bepaling kan volgens het ontwerp trouwens gecoördineerd worden met de vergunningsprocedures van de Stedebouw en van de gemeentebesturen krachtens artikel 90, 8^o, van de Gemeentewet.

Ten tweede bepaalt het wetsontwerp dat vrije stroken langs de bestaande autosnelwegen zullen kunnen worden aangelegd, met het oog op de instandhouding, de fraaiheid en de berijdbaarheid van de weg, zowel als op de mogelijkheid hem te verbreden. De procedure voor het vaststellen van deze stroken komt overeen met die welke voor de gewone wegen is bepaald bij de wet van 1914 over de politie op de grote wegen. Bovendien verbiedt lid 2 van artikel 10 reclame of publiciteit in die stroken te voeren; volgens hetzelfde lid kan evenwel de Minister van Openbare Werken en Wederopbouw van dit verbod afwijken ten behoeve van de openbare diensten of van de bedrijven wier installaties voor de dienst van de autosnelweg strekken.

Ten slotte handelt het laatste gedeelte van het ontwerp over de strafbepalingen en het herstel der overtredingen. De gegeven oplossingen zijn in overeenstemming met de gewone principes van ons strafrecht en behoeven geen nader betoog.

Algemene bespreking.

Een lid maakt allereerst een opmerking van algemene aard; hij wijst er op dat, wanneer de Raad van State in zijn advies over een wetsontwerp, wijzigingen voorstelt, het moeilijk zo niet onmogelijk is, nauwkeurig na te gaan welke wijzigingen worden aangebracht. Hij vraagt dat in de memorie van toelichting voortaan vermeld zou

posé des motifs, quelles sont les propositions de changements, faites par le Conseil d'Etat et qui ont été retenues.

M. le Ministre signale que d'une façon générale il est tenu compte des observations faites par le Conseil d'Etat, mais que toutes ne sont pas admises. Il déclare qu'à l'avenir son administration déférera au vœu émis par le commissaire.

Un autre commissaire demande si le Ministre fait sienne la définition donnée aux autoroutes, telle qu'elle est indiquée à la page 3 de l'exposé des motifs.

Comme il n'est pas exclu que certaines parties d'une autoroute traversent l'une ou l'autre agglomération, ladite définition ne pourrait plus être, selon lui, appliquée à ces parties.

Le projet prévoit-il que de telles parties ne tombent pas sous l'application de la loi ?

Le Ministre répond qu'il adopte entièrement les termes de la définition de l'autoroute, tels qu'ils sont donnés par M. Lainé, président du premier congrès international des autoroutes, et qui figure à la page 3 de l'exposé des motifs. Quelle est cette définition ?

« L'autoroute est une route exclusivement réservée aux véhicules à moteurs, ne traversant aucun centre habité, croisant au-dessous et au-dessus toutes les voies ordinaires, accessibles à ces voies en des endroits déterminés, formée d'alignements droits reliés par des courbes de grands rayons et sur laquelle tout a été prévu pour que la visibilité soit parfaite, la stabilité optima, la circulation ordonnée ».

Cette définition technique peut se traduire d'une façon plus simple par la définition suivante :

« L'autoroute est une route destinée à la circulation des véhicules automoteurs, dans des conditions optima de sécurité, de rapidité et de confort et accessible seulement en des points spécialement aménagés. »

Si une route, dit le Ministre, traverse une agglomération, elle n'est pas une autoroute, tout au moins en ce qui concerne ce tronçon. Il attire l'attention de la Commission sur l'alinéa 1 de l'article 1^{er}, qui stipule qu'il appartient au Roi de classer certaines voies publiques dans la catégorie des autoroutes.

Le Ministre cite comme exemple la route Bruxelles-Anvers. Il signale que la partie de cette route traversant Boom, ne pourra jamais être classée comme autoroute.

Il en est de même pour les tronçons de cette importante voie traversant d'autres agglomérations.

Le même commissaire signale que, suivant le projet, la police des autoroutes est soustraite à la police locale; mais que les tronçons qui ne sont pas considérés comme appartenant à l'autoroute proprement dite, sont du ressort des autorités communales respectives.

worden welke veranderingen door de Raad van State worden voorgesteld en aangehouden zijn.

De Minister antwoordt dat er in het algemeen rekening wordt gehouden met de opmerkingen van de Raad van State, doch dat niet alle worden aangevaard. Hij belooft dat zijn administratie tegemoet zal komen aan de wens van het lid.

Een ander lid vraagt of de Minister het eens is met de begripsbepaling van de autosnelwegen op blz. 3 van de memorie van toelichting.

Het is immers niet uitgesloten dat sommige gedeelten van een autosnelweg door de een of andere agglomeratie lopen, zodat die begripsbepaling volgens hem op die gedeelten niet toepasselijk zou zijn.

Zegt het ontwerp dat zulke gedeelten niet onder de wet vallen ?

De Minister antwoordt dat hij het volkomen eens is met de begripsbepaling van de autosnelweg, gegeven door de h. Lainé, voorzitter van het eerste Internationaal Autosnelwegencongres, die opgenomen is op blz. 3 van de memorie van toelichting. Hoe luidt die begripsbepaling ?

« De autosnelweg is een weg die uitsluitend dient voor het verkeer van motorvoertuigen, door geen enkele bebouwde kom loopt, al de gewone wegen ongelijkvloers kruist, vanaf deze wegen enkel op bepaalde plaatsen toegankelijk is, bestaat uit rechtstanden die verbonden zijn door bogen met grote straal en waarop alle nodige voorzieningen zijn getroffen voor een volmaakt vrij uitzicht, een optimale stabiliteit en een ordelijk verkeer. »

Die technische begripsbepaling kan in eenvoudiger termen weergegeven worden als volgt :

« De autosnelweg is een weg bestemd voor het verkeer van motorvoertuigen, onder optimale omstandigheden van veiligheid, snelheid en comfort, en die enkel op bepaalde speciaal aangelegde punten toegankelijk is. »

Indien een weg, zo zegt de Minister, door een agglomeratie loopt, is het geen autosnelweg, althans niet het betrokken wegvlak. Hij vestigt de aandacht op het eerste lid van artikel 1, volgens hetwelk de Koning sommige openbare wegen bij de categorie autosnelwegen indeelt.

Als voorbeeld noemt de Minister de weg Brussel-Antwerpen. Hij wijst er op, dat het gedeelte van die weg dat door Boom loopt, nooit bij de autosnelwegen ingedeeld zal kunnen worden.

Zulks geldt ook voor de gedeelten van die belangrijke weg die door andere bebouwde kommen lopen.

Hetzelfde lid wijst er op dat, volgens het ontwerp, het toezicht op de autosnelwegen onttrokken wordt aan de plaatselijke politie; maar dat voor de gedeelten die niet beschouwd worden als behorende tot de eigenlijke autosnelweg, de gemeenteverhuden bevoegd zijn.

Le Ministre répond que les parties de route qui ne sont pas classées comme autoroute, restent soumises à la législation ordinaire en ce qui concerne la police et ne sont pas soustraites aux autorités locales. Le Ministre souligne que des situations comme celles de la route Bruxelles-Anvers ne se représenteront plus à l'avenir. Une autoroute sera une voie de communication qui correspond pleinement à la définition donnée par M. Lainé. Il croit d'ailleurs qu'il sera difficile de classer l'une ou l'autre partie de la route Bruxelles-Anvers comme autoroute.

D'une façon générale et juridique, il faudra mettre tout cela au point. C'est d'ailleurs pour cette raison que le Département des Travaux Publics met au point une nouvelle réglementation en la matière.

Le même commissaire rappelle qu'en principe toute publicité est interdite le long des autoroutes, ainsi que dans les zones de dégagement; le projet prévoit certaines dérogations pouvant être accordées par le Roi. Il demande qu'on les précise.

Il s'agit, répond le Ministre, de dérogations au profit d'un service public soit pour l'établissement d'installations ou de constructions propres à servir aux usagers, mais de toute façon, dans les limites des installations autorisées.

Un autre commissaire attire l'attention du Ministre sur le fait suivant : lorsqu'une autoroute se termine, la ville où elle aboutit est coupée en deux. Il cite l'exemple d'Ostende. On ne distingue pas où elle finit à cause du manque de signalisation annonçant la fin. L'organisation des règlements de police s'avèrent très difficile. Il souhaite qu'une signalisation adéquate y soit placée à l'attention des usagers, afin de garantir davantage la sécurité de ceux-ci.

De plus, le même commissaire se demande si, dans un pays à population dense comme le nôtre, il est utile de multiplier les autoroutes, celles-ci étant complètement fermées.

Il cite l'exemple de la France, qui ne souhaite plus le développement des routes fermées et ce principalement à cause du coût très élevé des travaux.

Il est d'accord pour qu'il y ait des autoroutes qui traversent notre pays du Nord au Sud et d'Est en Ouest, mais avec la réserve sus-indiquée.

Il suggère de créer de grandes routes qui donnent facilement accès aux villes : pour ces routes une réglementation nouvelle pourrait être élaborée. Il signale entre autre l'interdiction pour la traction chevaline de circuler sur les routes.

En ce qui concerne les règlements de police à appliquer, le Ministre signale que l'autoroute Bruxelles-Ostende se termine au grand rond point dans cette dernière ville et qu'à partir de cet endroit cette dernière garde ses pouvoirs car, comme il a été dit précédemment, il ne peut y avoir d'autoroute dans une agglomération.

De Minister antwoordt dat de weggedeelten die niet als autoweg aangemerkt zijn, onderworpen blijven aan de gewone wetgeving inzake de politie en niet aan het gezag van de plaatselijke overheden worden onttrokken. De Minister onderstreept dat toestanden als die van de weg Brussel-Antwerpen, in de toekomst niet meer zullen voorkomen. Een autosnelweg zal een verkeersweg zijn die volkomen beantwoordt aan de begripsbepaling van de h. Lainé. Hij meent trouwens dat het moeilijk zal gaan, het een of ander gedeelte van de weg Brussel-Antwerpen bij de autosnelwegen in te delen.

Uit algemeen en uit juridisch standpunt zal dat alles geregeld dienen te worden. Het is trouwens daarom dat het Departement van Openbare Werken een nieuwe regeling ter zake voorbereidt.

Hetzelfde lid herinnert er aan dat, in beginsel, elke publiciteit verboden is langs de autosnelwegen zomede in de vrije stroken; het ontwerp voorziet in sommige afwijkingen, welke door de Koning toegestaan kunnen worden. Het lid vraagt dat dit verduidelijkt zou worden.

Het betreft hier, aldus de Minister, afwijkingen ten behoeve van een openbare dienst, hetzij voor het oprichten van installaties of bouwwerken ten dienste van de weggebruikers, doch in elk geval binnen de grenzen van de geoorloofde installaties.

Een ander lid vestigt de aandacht van de Minister op het volgende : wanneer een autosnelweg ten einde loopt in een stad, wordt deze in tweeën gesneden. Zo bij voorbeeld te Oostende. Niemand kan zien waar de autosnelweg ophoudt, omdat de nodige verkeersborden niet aangebracht zijn. Het opmaken van politiereglementen blijkt zeer moeilijk. Het lid wenst dat passende verkeerstekens geplaatst zouden worden ter attentie van de weggebruikers, om hen beter te beveiligen.

Verder vraagt hetzelfde lid zich af of het, in een zo dicht bevolkt land als het onze, nuttig is het aantal autosnelwegen te vermeerderen, aangezien deze volledig gesloten zijn.

Hij wijst op het voorbeeld van Frankrijk, dat de gesloten wegen niet meer wenst te ontwikkelen, en zulks in hoofdzaak om reden van de zeer hoge kosten van de werken.

Hij stemt ermee in, dat er autosnelwegen zouden zijn die het land doorkruisen van Noord naar Zuid en van Oost naar West, doch met bovenvermeld voorbehoud.

Hij stelt voor, grote wegen aan te leggen die de toegang tot de steden vergemakkelijken : voor die wegen zou een nieuwe regeling opgemaakt kunnen worden. Hij wijst onder meer op het verbod van paardentractie op die wegen.

In verband met de toe te passen politiereglementen wijst de Minister er op dat de autosnelweg Brussel-Oostende eindigt aan het groot rond plein in laatstgenoemde stad en dat vandaar af de stad haar bevoegdheid behoudt, want, zoals hij gezegd heeft, in een bebouwde kom kan geen sprake zijn van een autosnelweg.

Un commissaire souligne le fait que les besoins de la construction exigeant des types nouveaux, on veut donner à ces autoroutes un statut particulier, tant au point de vue police, qu'accès. Cette situation va en sorte réduire les pouvoirs communaux et provinciaux, il en sera de même du droit des voisins.

Discussion des articles.

Article 1^{er}.

Un commissaire constate qu'il appartient au Roi de déterminer quelles seront les voies publiques à classer dans la catégorie des autoroutes. Il estime que c'est le Parlement qui devrait en juger, car les intérêts privés qui en dépendent sont très nombreux.

M. le Ministre et plusieurs membres de la Commission font remarquer qu'en fait ce pouvoir restera au Parlement, qui devra voter les crédits chaque fois que la construction d'une autoroute sera proposée.

M. le Ministre ajoute que l'on doit laisser à l'exécutif la possibilité de décréter à partir de quel moment une route est classée comme autoroute, étant entendu qu'au cours de la construction, certains tronçons n'ayant pas toutes les caractéristiques de l'autoroute ne seront pas considérés comme telles. S'il en était autrement, de nombreux et importants retards seraient constatés.

De plus, le Ministre peut toujours être interpellé sur cet objet, le Parlement exerçant de la sorte son droit de contrôle.

Si la construction d'une autoroute décidée par le Roi, ne recevait pas l'accord du Parlement par le vote des crédits nécessaires, la décision du Roi n'aurait pas de valeur pratique.

Le même commissaire estime que les deux techniques sont parfaitement conciliables : le Parlement pourrait prendre la décision de principe et le Roi déterminerait la date à partir de laquelle la voie publique deviendrait une autoroute.

Suite à une question posée par un commissaire, le Ministre répond en précisant que les mots « les aires de stationnement » se rapportent également aux aires qui seraient aménagées le long des voies d'accès, en dehors de la zone de 150 mètres prévue à l'article 6.

L'article 1^{er} est adopté.

Article 2.

L'article 2 est adopté.

Article 3.

M. le Ministre précise que le pouvoir d'autoriser l'organisation d'épreuves sportives et de cortèges

Een lid wijst er op, dat de behoeften van de bouw nieuwe typen eisen, wat voor die autosnelwegen een bijzondere status, zowel wat de politie als de toegang betreft, noodzakelijk maakt. Daardoor zal de gemeentelijke en de provinciale macht, evenzeer als het recht van de aangelanden, beperkt worden.

Artikelsgewijze behandeling.

Eerste artikel.

Een lid merkt op, dat het de Koning is die bepaalt welke openbare wegen bij de categorie autosnelwegen ingedeeld worden. Naar zijn oordeel zou het Parlement daarover moeten beslissen, want er staan talrijke private belangen op het spel.

De Minister en verscheidene commissieleden wijzen er op dat het Parlement feitelijk die macht zal behouden, want het moet de vereiste kredieten goedkeuren telkens als de aanleg van een autosnelweg wordt voorgesteld.

De Minister voegt er aan toe dat de Uitvoerende Macht moet kunnen bepalen op welk ogenblik een weg als autosnelweg wordt beschouwd, met dien verstande dat, tijdens de bouw, bepaalde vakken die niet alle kenmerken van de autosnelweg bezitten, ook niet als zodanig beschouwd zullen worden. Anders zou er meermaals een belangrijke vertraging kunnen ontstaan.

De Minister kan steeds daarover geïnterpelleerd worden, zodat het Parlement op die wijze zijn recht van toezicht kan uitoefenen.

Indien tot de bouw van een autosnelweg door de Koning besloten wordt en indien het Parlement zijn goedkeuring weigert door het verwerpen van de vereiste kredieten, zal de beslissing van de Koning geen practisch gevolg hebben.

Hetzelfde lid is van mening dat de twee methoden verenigbaar zijn : het Parlement zou de principiële beslissing kunnen nemen en de Koning zou de datum bepalen waarop de openbare weg een autosnelweg wordt.

In antwoord op een vraag verklaart de Minister dat het woord « stationneerstroken » eveneens betrekking heeft op de stroken die langs de toegangswegen aangelegd zullen worden, buiten de zone van 150 meter, bedoeld bij artikel 6.

Artikel 1 wordt aangenomen.

Artikel 2.

Artikel 2 wordt aangenomen.

Artikel 3.

De Minister wijst er op dat de bevoegdheid om verlot te geven tot het inrichten van sportwedstrij-

sur les autoroutes, est soustraite aux autorités locales.

Un commissaire demande si les pouvoirs accordés aux bourgmestres en vertu de l'article 94 de la loi communale « en cas d'émeutes... » restent intacts. M. le Ministre répond affirmativement.

L'article 3 est adopté.

Article 4.

Un commissaire désire obtenir des précisions en ce qui concerne l'expression « domaine de l'autoroute ».

M. le Ministre déclare que l'article 10 définit d'une manière précise ce qu'on entend par « domaine de l'autoroute ». L'article 4 est d'application au moment où l'autoroute est totalement terminée.

Un autre commissaire demande que les autoroutes soient pourvues de poteaux indicateurs signalant le nom des localités qu'elles traversent et indiquant également les limites du territoire de ces communes.

M. le Ministre répond qu'il a précisément fait procéder à l'enlèvement de tous les poteaux de ce genre sur l'autoroute Bruxelles-Ostende parce que ceux-ci étaient trop nombreux. C'est pour des raisons de sécurité qu'ils furent retirés.

Le Département est pour le moment en pourparlers avec « Touring Secours » en vue de l'organisation d'un système qui permettrait aux usagers de demander et de recevoir du secours à n'importe quel moment. A ce sujet, un commissaire suggère d'installer sur le parcours des autoroutes des cabines téléphoniques pourvues d'indications renseignant le plus possible les usagers en détresse.

L'article 4 est adopté.

Article 5.

Un commissaire rappelle les droits publics ordinaires reconnus aux riverains — droit de vue et droit d'écoulement des eaux ordinaires, c'est-à-dire, pluviales et ménagères.

La Commission et le Ministre sont unanimement d'accord pour que la suppression des droits des riverains, en vertu de l'article 5, donne lieu à indemnisation. C'est-à-dire que s'il est fait état d'une situation existante, l'intéressé sera indemnisé en vertu du droit public.

L'article 5 est adopté.

Article 6.

Un commissaire estime que, pour certaines régions comme les polders et les régions minières, la zone de 150 mètres est trop étroite. M. le Ministre répond que c'est à sa demande que son administration, qui avait prévu une zone plus large, l'a finalement fixée à 150 mètres. Il croit que les cas auxquels fait allusion ce commissaire seront plutôt rares.

den en van stoeten op de autosnelwegen, aan de plaatselijke overheid onttrokken wordt.

Een lid vraagt of de bevoegdheden welke aan de burgemeesters krachtens artikel 94 van de Gemeentewet « in geval van oproer... » worden verleend, behouden blijven. De Minister antwoordt bevestigend.

Artikel 3 wordt aangenomen.

Artikel 4.

Een lid vraagt ophelderingen over de woorden « domein van de autosnelweg ».

De Minister verklaart dat artikel 10 duidelijk bepaalt wat men onder « domein van de autosnelweg » dient te verstaan. Artikel 4 is van toepassing op het ogenblik dat de autosnelweg voltooid is.

Een ander lid vraagt dat langs de autosnelwegen wegwijzers zouden worden geplaatst met vermelding van de naam en van de grenzen der gemeenten.

De Minister antwoordt dat hij al deze wegwijzers langs de autosnelweg Brussel-Oostende heeft laten wegnemen omdat zij te talrijk waren. Die beslissing werd om veiligheidsredenen genomen.

Het Departement is op dit ogenblik in onderhandeling met « Touring Wegenhulp » om een systeem in te voeren dat de autobestuurders in de gelegenheid stelt op om het even welk ogenblik hulp te vragen en te ontvangen. In dit verband stelt een lid voor, langs de autosnelwegen telefooncellen aan te brengen waarin de in nood verkerende weggebruikers alle nodige inlichtingen zouden kunnen aantreffen.

Artikel 4 wordt aangenomen.

Artikel 5.

Een lid herinnert aan de gewone rechten welke aan de aangelanden worden toegekend — recht van uitzicht en recht van waterafloop, d. w. z. van regen- en huishoudwater.

De Commissie en de Minister zijn het er volkomen over eens dat de opheffing van de rechten der aangelanden krachtens artikel 5 aanleiding geeft tot vergoeding. Met andere woorden, indien de betrokkene zich kan beroepen op een bestaande toestand, zal hij krachtens het publiek recht vergoed worden.

Artikel 5 wordt aangenomen.

Artikel 6.

Een lid acht, voor bepaalde gebieden zoals de Polders en de mijnstreek, een strook van 150 meter te eng. De Minister antwoordt dat het op zijn verzoek is dat de administratie, die eerst aan een bredere strook had gedacht, deze ten slotte op 150 meter heeft bepaald. Hij is van oordeel dat de gevallen waarop het lid zinspeelt, zich vrij zelden zullen voordoen.

Un autre commissaire fait remarquer :

Le § 4 stipule que l'autorisation prévue au § 2 ne dispense pas l'intéressé de se conformer aux autres procédures prescrites par les lois et règlements sur la bâtisse.

Cette disposition semble indiquer que le Ministre des Travaux Publics statuera avant tout autre, dans le délai de un, deux ou trois mois à dater de la réception de la demande.

Cette thèse semble trouver sa confirmation dans le dernier alinéa de l'article 7.

Dès lors, le délai de trois mois sus-visé devrait, en cas d'autorisation, être majoré des délais prévus par l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 et de celui accordé au Collège des bourgmestre et échevins. Il demande si c'est bien là l'intention de M. le Ministre.

M. le Ministre répond qu'il espère déposer sous peu un projet de loi instituant une commission mixte qui devra revoir tout le problème de l'urbanisation et de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946. Pour l'instant, cet arrêté-loi reste toujours d'application.

Un autre commissaire désirerait savoir quelle sera la situation des communes voulant construire une route dans la zone des 150 mètres.

M. le Ministre répond que, moyennant autorisation préalable du Département, la commune peut créer une route, si bien entendu celle-ci cadre avec l'autoroute existante. C'est le Ministre qui en décide, mais rien n'est défendu d'office à ce sujet.

A une question d'un autre commissaire qui demande de préciser le mot « sensiblement » au quatrième alinéa, M. le Ministre répond qu'une précision est impossible dans ce domaine. Suite à cette déclaration la Commission décide de supprimer ce mot.

L'article 6 ainsi modifié est adopté.

Article 7.

Un commissaire signale que l'alinéa 2 ne prévoit pas de sanctions s'il n'est pas statué dans la quinzaine.

Il lui est répondu qu'il faut dans ce cas se référer à l'article 90, 8^o, de la loi communale, qui est rédigé comme suit :

« Le Collège des bourgmestre et échevins est chargé :

.....

8^o de l'approbation en ce qui concerne tant la petite que la grande voirie, des plans de bâtisse à exécuter par les particuliers dans les parties agglomérées des communes, 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.

Een ander lid merkt op :

§ 4 bepaalt dat het verlof bedoeld bij § 2 de betrokkene niet ontslaat van de verplichting zich te voegen naar de andere procedures die bij de bouwetten en -verordeningen zijn voorgescreven.

Die bepaling schijnt er op te wijzen dat de Minister van Openbare Werken vóór alle anderen uitspraak zal doen binnen een termijn van één, twee of drie maanden, te rekenen van de ontvangst van de aanvraag.

Deze stelling schijnt bevestigd te worden door het laatste lid van artikel 7.

De termijn van drie maanden zou dan ook in geval van vergunning verlengd moeten worden met de termijnen gesteld in de besluitwet van 2 December 1946 en met die verleend door het College van burgemeester en schepenen. Het lid vraagt of dit wel de bedoeling is van de Minister.

De Minister antwoordt dat hij hoopt eerlang een wetsontwerp in te dienen tot instelling van een gemengde commissie die het vraagstuk van de stedenbouw en de besluitwet van 2 December 1946 in zijn geheel zal moeten herzien. Op dit ogenblik is die besluitwet nog steeds van kracht.

Een ander lid wenst te weten wat de toestand zal zijn voor gemeenten die een weg willen aanleggen binnen de 150 meter brede strook,

De Minister antwoordt dat de gemeente met voorafgaand verlof van het departement een weg mag trekken, indien deze wel te verstaan past in het kader van de bestaande autosnelweg. De desbetreffende beslissing wordt door de Minister genomen maar er is ten deze ambtshalve niets verboden.

Op de vraag van een ander lid, wat men onder het woord « merklijk » in lid 4 moet verstaan, antwoordt de Minister dat een nadere bepaling onmogelijk is. Ingevolge deze verklaring beslist de Commissie dit woord te doen vervallen.

Het aldus gewijzigde artikel 6 wordt aangenomen.

Artikel 7.

Een lid wijst er op dat in lid 2 geen sancties zijn gesteld wanneer de beslissing niet binnen vijftien dagen is genomen.

Er wordt geantwoord dat in dat geval artikel 90, 8^o, van de gemeentewet van toepassing is, dat luidt als volgt :

« Het College van Burgemeester en Schepenen is belast met :

.....

8^o de goedkeuring, zo voor de kleine wegen als voor de hoofdweegen, van de plans der bouwwerken in de aangebouwde gedeelten der gemeenten door private personen uit te voeren, behoudens beroep bij de bestendige deputatie van de provinciale raad en, zo daartoe aanleiding is, bij de Regering, onverminderd het beroep bij de rechtbanken wanneer het zaken van eigendom geldt.

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

Un commissaire fait observer que le projet de loi ne prévoit pas de sanction pour le cas où le Collège des bourgmestre et échevins ne statuerait pas dans la quinzaine à partir du jour de la réception de la copie de la décision.

Il lui est répondu que, lorsque le Collège des bourgmestre et échevins ne statue pas dans la quinzaine, cela signifie que l'autorisation n'est pas accordée par les autorités communales et que, dans ce cas, le demandeur peut introduire un recours devant la Députation permanente.

Le Ministre fait remarquer que cette sanction est la même que celle prévue par l'octavo de l'article 90 de la loi communale. Il reconnaît que cette question est assez complexe et a donné lieu à des discussions en doctrine et en jurisprudence.

Des commissaires font valoir qu'il serait sans doute utile que la sanction, quelle qu'elle soit, soit inscrite dans la loi.

Le Ministre est d'avis qu'il est peu souhaitable de modifier pour un cas spécial une disposition du droit commun.

Un autre commissaire estime qu'il serait souhaitable qu'on puisse remettre en état de culture la plus grande partie des terrains expropriés, dès que l'autoroute est terminée. Il y a là actuellement une grande perte d'argent.

M. le Ministre marque son accord sur cette suggestion et déclare que son Département se préoccupe actuellement de faire l'inventaire de toutes les terres qui furent expropriées depuis 1918 et qui pourraient être rendues à l'agriculture.

L'article 7 est adopté.

Articles 8 et 9.

Les articles 8 et 9 sont adoptés.

Article 10.

En ce qui concerne l'alinéa 2, un commissaire demande si la dérogation est justifiée. Le Ministre répond que toute publicité à caractère commercial sera défendue, mais qu'on doit laisser la possibilité de certaines dérogations telles que celles prévues à cet alinéa, par exemple : stations d'essence, publicité pour expositions, recommandations pour la sécurité.

L'article 10 est adopté.

Articles 11 et 12.

Les articles 11 et 12 sont adoptés.

Article 13.

A l'article 13, le Gouvernement dépose l'amendement suivant :

Remplacer le premier alinéa du § 1^{er} de cet article par la disposition suivante :

« Les infractions aux dispositions des articles 4, 6 et 10, alinéa 2, de la présente loi ou aux règlements

» Het College is verplicht te beslissen binnen veertien dagen te rekenen van de dag waarop de plans werden overgelegd ».

Een lid merkt op dat het wetsontwerp evenmin voorziet in sancties voor het geval dat het College van burgemeester en schepenen niet beslist binnen vijftien dagen na de ontvangst van het afschrift der beslissing.

Hem wordt geantwoord dat, wanneer het College van burgemeester en schepenen niet beslist binnen vijftien dagen, zulks betekent dat de gemeentelijke overheden geen verlof geven, in welk geval de aanvrager in beroep kan komen bij de Bestendige Deputatie.

De Minister wijst er op dat hier de sanctie dezelfde is als die welke in 8^o van artikel 90 van de gemeentewet is bepaald. Hij neemt evenwel aan dat deze kwestie vrij ingewikkeld is en aanleiding heeft gegeven tot heel wat betwistingen zowel in de rechtsleer als in de rechtspraak.

Sommige leden geven als hun mening te kennen dat het ongetwijfeld nuttig ware de sanctie, welke zij ook mocht zijn, in de wet vast te stellen.

De Minister acht het niet wenselijk om voor een bijzonder geval zoals hier een gemeenrechtelijke bepaling te wijzigen.

Een ander lid acht het wenselijk dat de meeste onteigende gronden opnieuw in cultuur zouden kunnen worden gebracht, zodra de autosnelweg beëindigd is. Op dit gebied gaat thans veel geld verloren.

De Minister stemt met dit voorstel in en verklaart dat zijn Departement bezig is met het opmaken van een inventaris van al de sinds 1918 onteigende gronden, die opnieuw voor bewerking in aanmerking komen.

Artikel 7 wordt aangenomen.

Artikelen 8 en 9.

De artikelen 8 en 9 worden aangenomen.

Artikel 10.

In verband met de tweede alinea vraagt een lid of de afwijking verantwoord is. De Minister antwoordt dat elke publiciteit met commercieel karakter verboden is, maar dat er mogelijkheid moet zijn voor sommige afwijkingen zoals die waarvan sprake in deze alinea, bij voorbeeld : benzine-stations, publiciteit voor tentoonstellingen, aanbevelingen voor de veiligheid van het verkeer.

Artikel 10 wordt aangenomen.

Artikelen 11 en 12.

De artikelen 11 en 12 worden aangenomen.

Artikel 13.

De Regering dient op dit artikel het volgende amendement in :

Het eerste lid van § 1 van dit artikel te vervangen als volgt :

« Overtreding van de bepalingen der artikelen 4, 6 en 10, 2^e lid, van deze wet of van de ter uitvoe-

pris en exécution de l'article 10, alinéa 1^{er}, sont punies d'un emprisonnement de huit jours à quatorze jours et d'une amende de 26 francs à 200 francs, ou de l'une de ces peines seulement. »

Justification.

Cet amendement propose de combler la lacune du projet de loi qui ne prévoit pas de peines sanctionnant les dispositions de l'article 10, alinéa 2.

L'amendement présenté par le Gouvernement est adopté à l'unanimité.

* * *

Un commissaire fait remarquer que le § 2 prévoit que, indépendamment de la peine, le tribunal ordonne la remise en état des lieux si celle-ci est demandée par le Ministre.

Il demande au Ministre de répondre aux trois questions suivantes :

1. La demande du Ministre peut-elle se faire dans la plainte elle-même ou doit-elle être formulée par la constitution de partie civile à l'audience ?

2. La remise en état, constitue-t-elle une peine ou une conséquence de la condamnation principale ?

3. Est-ce que le Ministre est autorisé — au cas où il n'a pas réclamé la remise en état soit dans la plainte, soit à l'audience comme partie civile — à poursuivre ultérieurement la remise en état devant la juridiction civile ?

Réponses du Ministre aux trois questions.

1. Si par plainte il faut entendre la dénonciation de l'infraction au Procureur du Roi, le Ministre estime que la demande peut être formulée pour autant que cette dénonciation est faite par le Ministre ou par son délégué.

Si par plainte il faut entendre le procès-verbal d'infraction, celui-ci, n'étant pas dressé par le Ministre ou par le délégué (fonctionnaire supérieur), ne comprendra pas la demande.

Quoiqu'il en soit, la jurisprudence admet que la demande de remise en état des lieux peut être faite en dehors d'une constitution de partie civile, notamment par simple lettre adressée au président du tribunal.

2. Les auteurs estiment en général que la remise en état des lieux constitue une conséquence de la condamnation principale.

3. Le Ministre estime que la remise en état peut être poursuivie ultérieurement devant les tribunaux civils; si dans l'application de l'arrêté-loi sur l'urbanisation du territoire quelques rares décisions ne l'admettent pas, c'est que le texte comporte « le président du tribunal », expression qui précisément a été bannie du projet actuel.

ring van artikel 10, 1^{ste} lid, uitgevaardigde verordeningen, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot veertien dagen en met geldboete van 26 frank tot 200 frank, of met een van die straffen alleen ».

Verantwoording.

Het amendement heeft tot doel een leemte aan te vullen in het wetsontwerp waarin geen straf is gesteld op overtreding van de bepalingen van artikel 10, 2^e lid.

Het regeringsamendement wordt eenparig aangenomen.

* * *

Een lid wijst er om dat § 2 bepaalt dat, onverminderd de straf, de rechtbank beveelt dat de plaatsen in hun oorspronkelijke toestand worden hersteld, zo de Minister het verzoekt.

Hij verzoekt om een antwoord van de Minister op de drie volgende vragen :

1. Kan het verzoek van de Minister gedaan worden in de klacht zelf, of moet dit geschieden door zich burgerlijke partij te stellen ter terechtzitting ?

2. Is het weder in goede staat brengen een straf of een gevolg van de hoofdveroordeling ?

3. Kan de Minister, ingeval hij om het weder in goede staat brengen niet heeft verzocht hetzij in de klacht, hetzij ter terechtzitting als burgerlijke partij, dat later vorderen voor een burgerlijke rechtbank ?

Antwoorden van de Minister op de drie vragen.

1. Indien met klacht bedoeld wordt de aangifte van de overtreding bij de Procureur des Konings, dan meent de Minister dat het verzoek daarin kan gedaan worden, voor zover die aangifte door de Minister of zijn gemachtigde geschiedt.

Indien met klacht bedoeld wordt het proces-verbaal van overtreding, dan zal daarin, aangezien het niet door de Minister of zijn gemachtigde (hoge ambtenaar) wordt opgesteld, geen verzoek voorkomen.

Hoe ook, de rechtspraak aanvaardt dat het verzoek om de plaatsen weder in goede staat te brengen gedaan kan worden zonder dat men zich burgerlijke partij stelt, met name bij een eenvoudige brief aan de voorzitter van de rechtbank.

2. De rechtsschrijvers zijn over het algemeen van oordeel dat het weder in goede staat brengen van de plaatsen een gevolg is van de hoofdveroordeling.

3. De Minister is van mening dat het weder in goede staat brengen later gevorderd kan worden voor de burgerlijke rechtbanken; dat zulks bij de toepassing van de besluitwet op de stedenbouw door enkele zeldzame beslissingen niet wordt aanvaard, volgt hieruit dat daarin de uitdrukking « de voorzitter van de rechtbank » voorkomt, welke uitdrukking juist uit dit ontwerp is geweerd.

Deux commissaires annoncent ensuite leur intention de déposer un amendement à cet article, afin d'éviter certaines décisions judiciaires contradictoires et malheureuses en cette matière. Le texte serait modifié dans ce sens que la plainte comporterait de droit la demande de démolition, sauf désistement exprès de la part du Département.

Sur proposition d'un commissaire, les mots « faisant foi jusqu'à preuve du contraire » devraient être supprimés. La Commission unanime marque son accord sous cette réserve toutefois que cette suppression a simplement pour effet de faire jouer les principes généraux en la matière.

L'article 13 amendé par le Gouvernement est adopté.

L'ensemble du projet et le présent rapport ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,
R. DELOR.

Le Président,
C. VAN BELLE.

* *

AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR LA COMMISSION.

ART. 6.

Au 2^o du § 1^{er} de cet article, supprimer le mot « sensiblement ».

ART. 13.

A) Remplacer le premier alinéa du § 1^{er} de cet article par la disposition suivante :

« Les infractions aux dispositions des articles 4, 6 et 10, alinéa 2, de la présente loi ou aux règlements pris en exécution de l'article 10, alinéa 1^{er}, sont punies d'un emprisonnement de huit jours à quatorze jours et d'une amende de 26 francs à 200 francs, ou de l'une de ces peines seulement. »

B) Au § 3, *in fine*, de cet article, supprimer les mots « faisant foi jusqu'à preuve du contraire ».

Twee commissieleden verklaren vervolgens dat zij van plan zijn een amendement in te dienen op dit artikel, om tegenstrijdige en ongelukkige gerechtelijke beslissingen ter zake te voorkomen. De tekst zou gewijzigd worden in die zin dat de klacht rechtekens een verzoek tot afbraak met zich zou brengen, behoudens uitdrukkelijke afstand door het Departement.

Een lid stelt voor, de woorden « die bewijskracht hebben tot bewijs van het tegendeel » te doen vervallen. De Commissie neemt dit aanparig aan, met dit voorbehoud evenwel dat die weglating enkel tot gevolg heeft dat de algemene beginselen ter zake zullen gelden.

Het door de Regering geamendeerde artikel 13 wordt aangenomen.

Het ontwerp in zijn geheel en dit verslag zijn eenparig aangenomen.

De Verslaggever,
R. DELOR.

De Voorzitter,
C. VAN BELLE.

* *

AMENDEMENTEN VOORGEDRAGEN DOOR DE COMMISSIE.

ART. 6.

In n^o 2^o van § 1 van dit artikel, het woord « merklijk » te doen vervallen.

ART. 13.

A) Het eerste lid van § 1 van dit artikel te vervangen als volgt :

« Overtreding van de bepalingen der artikelen 4, 6 en 10, tweede lid, van deze wet of van de ter uitvoering van artikel 10, eerste lid, uitgevaardigde verordeningen, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot veertien dagen en met geldboete van 26 frank tot 200 frank of met een van die straffen alleen. »

B) In § 3, *in fine*, van dit artikel, de woorden « die bewijskracht hebben tot bewijs van het tegendeel » te doen vervallen.