

SENAT DE BELGIQUE BELGISCHE SENAAAT

SESSION DE 1955-1956

SEANCE DU 8 FEVRIER 1956

Projet de loi établissant le statut des autoroutes.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le phénomène de circulation se compose de deux éléments corrélatifs : l'un mobile, l'usager ; l'autre statique, la route qui manifestement ne fut pas conçue pour l'élément mobile actuel, l'automobile dotée d'une puissance et d'une rapidité sans cesse accrues.

Le divorce de ces deux éléments a fait naître un malaise dans la circulation, qui se traduit par la lenteur du débit, le manque de confort et l'insécurité sur les routes à grand trafic. L'augmentation du nombre des accidents a pris, ces temps derniers, des proportions alarmantes, alertant l'opinion publique et suscitant des initiatives certainement efficaces mais non susceptibles d'agir sur le facteur technique de la sécurité routière. Pour résoudre ce problème, la technique moderne a mis à la disposition de l'usager des routes spécialisées, essentiellement aménagées pour l'automobile. D'autre part, une solution vient d'être donnée au problème financier grâce à l'entrée en vigueur de la loi sur le Fonds des routes 1955-1956 qui permet l'exécution en quinze ans du programme des autoroutes projetées. A son tour, le droit doit être adapté aux situations nouvelles que créent ces nouvelles routes.

La route est ordinairement définie comme une voie de communication affectée au transport des hommes et des marchandises, mais aussi destinée

ZITTING 1955-1956

VERGADERING VAN 8 FEBRUARI 1956

Wetsontwerp tot vaststelling
van het statuut der autosnelwegen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het verkeer is een verschijnsel waarin twee in wisselwerking staande elementen voorkomen : eensdeels een mobiel element, met name de weggebruiker, en anderdeels de weg, die klaarblijkelijk niet werd ontworpen voor het mobiel element van deze tijd : de automobiel, waarvan de kracht en snelheid gedurig is toegenomen.

Ten gevolge van de breuk tussen die beide elementen is een verkeersmalaise ontstaan, die tot uitdrukking komt in de trage afwikkeling van het verkeer, het gebrek aan comfort en de onveiligheid van de wegen met druk verkeer. Het aantal ongevallen is in de laatste tijd op onrustbarende wijze gestegen en heeft de openbare opinie wakker geschud. Er werden initiatieven genomen die gewis vruchten hebben afgeworpen, doch niets vermochten uit te werken op de technische factor van de verkeersveiligheid. De moderne techniek heeft dit probleem opgelost door de weggebruiker te laten beschikken over bijzondere, speciaal, voor de automobiel ingerichte wegen. Anderdeels is zopas voor het financieel probleem een oplossing gevonden, door het van kracht worden van de wet op het Wegenfonds 1955-1969, waardoor het mogelijk zal zijn het programma der ontworpen autosnelwegen in vijftien jaar uit te voeren. Maar ook het recht moet aan de door die nieuwe wegen in het leven geroepen nieuwe toestanden worden aangepast.

De weg wordt gewoonlijk gedefinieerd als zijnde een verbindingsmiddel dat dient voor het verkeer van mensen en goederen, doch dat tevens

à procurer aux habitations riveraines ce qui est indispensable à leur existence.

Libre circulation et droits de riveraineté accompagnent donc la notion de voie publique de telle sorte que le droit de circulation y est égal pour tous et que les droits de riveraineté — ce qui suppose le droit de bâtir le long de la voie — y sont consacrés pour les riverains.

Ces conséquences juridiques découlent de la notion fonctionnelle de la voie publique qui présente, à la fois, un aspect d'intérêt général : la liaison du territoire mise à la disposition de la circulation — et un aspect particulier, groupant les aises de voirie au profit des propriétés riveraines.

Mais outre ces usages essentiels qualifiés de collectifs, se sont développés à profusion des utilisations privatives. Ces dernières ne sont pas contraires à la destination de la voie publique, mais elles sont caractérisées par le fait que l'utilisateur utilise à son profit une portion de la voie qu'il soustrait par là même à l'usage collectif.

De plus en plus, pour des motifs de convenance personnelle, les particuliers ont sollicité des autorisations d'utiliser l'assiette de la voirie. Pompes à essence, terrasses de café, panneaux publicitaires, aubettes, marchés et dépôts de toutes espèces ont proliféré le long des voies publiques, chaque fois que celles-ci s'y prêtaient plus ou moins commodément.

Durant le dix-neuvième siècle, d'autre part, certains services sont issus du fait économique et technique. Ce sont les grands services d'utilisateurs comme le chemin de fer, l'eau, le gaz, l'électricité, le télégraphe, etc..., services qu'il appartenait à la personne morale administrative de satisfaire. Ils trouvèrent dans la voirie l'assiette idéale pour l'établissement de leurs installations.

Enfin, la voie publique a toujours été considérée par le Belge comme le lieu idéal pour manifester sa pensée et ses opinions, pour étaler son folklore, pour engager la lutte sportive ; processions et cortèges politiques, corsos et ommegangs, courses cyclistes et jeux de balle ont toujours fait en Belgique une utilisation fort large et haute en couleurs non seulement des rues et des chemins mais aussi des grandes voies de circulation.

Ainsi donc, la voie publique s'est révélée, à l'usage, susceptible de toute une gamme d'occupations. Ces dernières ne font pas nécessairement

bestemd is om aan de aangrenzende eigendommen datgene te verschaffen wat voor hun bestaan noodzakelijk is.

Vrijheid van verkeer en rechten van aangelande gaan dus met het begrip openbare weg gepaard, hetgeen betekent dat allen er gelijke rechten op verkeer hebben en dat de rechten van aangelande — daarin begrepen het recht op aan de weg te bouwen — er onschendbaar zijn voor al de aangrenzenden.

Die juridische gevolgen vloeien voort uit de functionele kenmerken van de openbare weg, die tegelijk voorziet in een algemeen belang : de verbinding van het grondgebied ten behoeve van het verkeer, en in een bijzonder belang, namelijk de gezamenlijke weggerechtigdheden ten bate van de aangrenzende eigendommen.

Naast dat essentieel gebruik dat van de openbare weg wordt gemaakt, en dat men het collectief gebruik noemt, heeft zich echter op ruime schaal een privaat gebruik ontwikkeld. Zulks een gebruik is wel niet strijdig met de bestemming van de openbare weg, maar het kenschetsende er van is, dat de gebruiker zich ten eigen bate bedient van een stuk van de weg, dat hij daardoor aan het collectief gebruik onttrekt.

In steeds toenemende mate hebben de particulieren vergunningen gevraagd om het vlak van de wegen in gebruik te nemen met het oog op persoonlijke belangen. Benzinepompen, caféterrassen, reclameborden, huisjes, markten en opslagplaatsen allerhande zijn als paddestoelen langs de wegen verzeen, daar waar deze zich daartoe min of meer leenden.

Anderzijds zijn uit de economische en technische ontwikkeling tijdens de negentiende eeuw zekere diensten geboren. Het zijn de grote nutsdiensten zoals de spoorwegen, de water-, gas- en electriciteitsvoorziening, de telegraaf, enz..., diensten waarin het administratieve lichaam behoorde te voorzien. Zij bevonden dat de weg de beste plaats was voor het aanleggen van hun installaties.

Ten slotte heeft de Belg de openbare weg altijd beschouwd als de ideale plaats voor het uiten van zijn gedachten en opinies, voor het ten toon spreiden van zijn folklore voor het beoefenen van de sport ; bij processies en politieke optochten, bij corso's en ommegangen, bij wielervedstrijden en bij balspelen is steeds een vrij ruim en kleurrijk gebruik gemaakt, niet alleen van straten en kleine wegen, doch ook van de hoofdverkeerswegen.

De openbare weg bleek aldus geschikt te zijn voor velerlei ingebruiknemingen. Deze zijn niet noodzakelijk een hinderpaal voor het collectief

obstacle à l'usage collectif, mais toujours elles rendent la circulation des véhicules inconfortable et peu sûre.

Se prêtant à des usages divers, la voie publique ordinaire est devenue le siège d'activités complexes ; elle est caractérisée par l'hétérogénéité. Au contraire, la destination de l'autoroute est une ; il convient donc de doter cette nouvelle voie d'un statut simple et de caractéristiques homogènes.

M. Lainé, président du premier Congrès international des autoroutes, a écrit que l'autoroute « est une route exclusivement réservée aux véhicules à moteur, ne traversant aucun centre habité, croisant au-dessous et au-dessus toutes les voies ordinaires, accessible 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. » (1)

Cette définition technique purement descriptive indique clairement la spécialité de l'autoroute. Plus simplement et en faisant apparaître sa destination, on peut la définir comme suit : l'autoroute est une route destinée exclusivement 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.

Ainsi donc, dérivée des exigences de la circulation moderne, la conception de l'autoroute s'écarte délibérément de celle admise pour la route ordinaire. Non seulement une discrimination entre usagers est établie par voie d'interdiction de circuler à certains d'entre eux, mais encore la riveraineté est complètement ignorée pour faire place exclusivement au rôle de liaison conféré à l'autoroute. Quant aux occupations privatives, elles ne peuvent subsister que si elles sont conformes à la destination même de l'autoroute.

Cette destination unique de l'autoroute postule évidemment un statut spécial concernant, d'une part, l'usage de la voie et, d'autre part, l'établissement de son infrastructure.

L'usager de la route.

L'usage du domaine public peut être collectif ou privatif.

L'usage collectif de la voie publique consiste essentiellement dans la circulation : un piéton circule dans la rue, un automobiliste emprunte la

gebruik, maar ze brengen ongemak en onveiligheid mede voor het automobiëlverkeer.

Door zijn geschiktheid voor allerlei gebruik, is de gewone openbare weg het toneel geworden van een complexe activiteit; hij kenmerkt zich door zijn heterogeniteit. De autosnelweg daarentegen heeft maar één bestemming. Hij dient dan ook te worden voorzien van een eenvoudig statuut en van homogene karakteristieken.

De h. Lainé, voorzitter van het eerste Internationaal Autosnelwegencongres, heeft de autosnelweg gedefinieerd als zijnde « 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 ». (1)

Uit die, zuiver beschrijvende, technische definitie blijkt duidelijk de speciale aard van de autosnelweg. Men kan hem, met aantoning van zijn bestemming, op een eenvoudiger wijze omschrijven als volgt : de autosnelweg is een weg die uitsluitend bestemd is voor het verkeer van motorvoertuigen, in optimale voorwaarden van veiligheid, snelheid en comfort, en die enkel op speciaal ingerichte plaatsen toegankelijk is.

De opvatting van de autosnelweg, die dient te beantwoorden aan de eisen van het moderne verkeer, wijkt dus gewild af van die van de gewone weg. Niet alleen wordt een verschil gemaakt tussen de weggebruikers, door het verkeer op de autosnelweg aan sommigen onder hen te ontzeggen, doch ook de rechten van aangelande worden volkomen genegeerd door de autosnelweg uitsluitend als verbindingsmiddel te doen fungeren. Het privaat gebruik ten slotte is nog enkel toelaatbaar indien het strookt met de bestemming zelf van de autosnelweg.

Die enige bestemming van de autosnelweg vraagt natuurlijk een bijzonder statuut, dat regelen stelt, eensdeels op het gebruik van de weg, en anderdeels met betrekking tot de aanleg van de onderbouw.

Het gebruik van de autosnelweg.

Het gebruik van het openbaar domein kan collectief of privaat zijn.

Het collectief gebruik van de openbare weg is hoofdzakelijk gelegen in het verkeer : een voetganger gaat op de straat, een automobilist rijdt op

(1) M. LAINE, *Bulletin quotidien d'études et d'information économiques*, 4 août 1942, Paris.

(1) M. LAINE, *Bulletin quotidien d'études et d'information économiques*, 4 août 1942, Paris.

chaussée, etc... Aucun d'eux n'empêche autrui d'en faire autant dans les mêmes conditions. Par contre, dans chaque utilisation privative, une portion de la voie publique est réservée à une personne pour son usage, pour sa jouissance exclusive, cette portion est donc soustraite à l'usage commun.

Cette distinction est capitale, parce que l'organisation juridique de ces deux usages est fondamentalement différente. Tandis que la loi de l'usage commun est un régime répressif de liberté réglementée, la loi de l'usage privatif est un régime d'autorisation préalable. Il importe donc de savoir quelle est l'autorité habilitée par notre droit pour réglementer l'usage commun et pour autoriser les utilisations privatives.

C'est le pouvoir central, le Roi, qui réglemente la circulation sur toutes les voies publiques — quel qu'en soit le gestionnaire — en vertu de l'article 1^{er} de la loi du 1^{er} août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifié par les lois du 1^{er} août 1924 et 16 décembre 1935. C'est aussi le pouvoir central qui intervient pour autoriser les occupations privatives sur les voies publiques dont il est gestionnaire ; dans ce cas, son action ne s'inspire que de considérations relatives à l'intégrité et à la conservation du domaine public.

Les autorités communales, de leur côté, réglementent la circulation sur toutes les voies publiques — quel qu'en soit le gestionnaire — soit au moyen de règlements complémentaires pris en application de l'article 1^{er} de la loi du 1^{er} août 1899 précitée, soit en dehors de cette application, par des règlements de police arrêtés en vertu notamment du décret des 16-24 août 1790 qui confie à leur vigilance, la commodité et la sûreté du passage dans les rues, quais, places et voies publiques. En outre, elles interviennent pour autoriser les occupations privatives de la voie publique — quel que soit le gestionnaire de cette voie — chaque fois que cette occupation intéresse la commodité et la sûreté du passage, qu'elles sont chargées de faire régner en vertu du décret précité. Ce sont enfin les autorités communales qui autorisent sur la voie publique les rassemblements en plein air, tels que les cortèges, les courses sportives, etc...

Un tel partage d'attributions et de régimes aussi complexes peut se concevoir pour régler l'usage des voies publiques ordinaires qui ont une destination multiple et qui s'insèrent dans la vie

de la rue, enz... Niemand onder hen verhindert de anderen hetzelfde te doen onder dezelfde voorwaarden. Bij een privaat gebruik daarentegen wordt een stuk van de openbare weg aan één persoon toegekend voor eigen gebruik, voor zijn persoonlijk genot bij uitsluiting van de anderen ; dat stuk wordt dus aan het gemeenschappelijk gebruik onttrokken.

Dat is een kapitaal onderscheid, want tussen de juridische regelingen op die twee soorten van gebruik bestaat een fundamenteel verschil. Terwijl de wet van het gemeenschappelijk gebruik een repressief stelsel van gereguleerde vrijheid vormt, is het privaat gebruik een preventief stelsel van voorafgaande vergunning. Het komt er dus op aan, te weten welke autoriteit volgens ons recht bevoegd is voor het regelen van het gemeenschappelijk gebruik en voor het verlenen van vergunning tot privaat gebruik.

Krachtens artikel 1 der wet van 1 Augustus 1899 houdende herziening van de wetten en reglementen op de politie van het vervoer, gewijzigd bij de wetten van 1 Augustus 1924 en 16 December 1935, is de regeling van het verkeer op al de openbare wegen — om het even bij wie ze in beheer zijn — opgedragen aan het centraal bestuur, aan de Koning. Het centraal bestuur is insgelijks bevoegd voor het verlenen van de vergunningen tot privaat gebruik van de openbare wegen onder zijn beheer ; in dat geval laat het zich bij zijn optreden enkel leiden door overwegingen met betrekking tot de integriteit en de instandhouding van het openbaar domein.

Harerzijds stelt de gemeenteoverheid orde op het verkeer op al de openbare wegen — om het even bij wie ze in beheer zijn — hetzij door middel van aanvullende verordeningen, vastgesteld krachtens artikel 1 der wet van 1 Augustus 1899 voornoemd, hetzij buiten die wet, door middel van politieverordeningen die uitgevaardigd worden onder meer krachtens het decreet van 16-24 Augustus 1790 waarbij het gemak en de veiligheid van het verkeer op de straten, kaaïen, pleinen en openbare wegen aan haar waakzaamheid wordt opgedragen. Verder is zij bevoegd voor het verlenen van vergunning tot privaat gebruik van de openbare weg — om het even bij wie de weg in beheer is — telkens als het gemak en de veiligheid van het verkeer, waarvoor zij luidens het voormeld decreet moeten waken, met dat gebruik gemoeid is. Ten slotte verleent de gemeenteoverheid verlof tot verzamelingen in open lucht, zoals optochten, wedrennen, enz.

Een dergelijke verdeling van bevoegdheden en van zo complexe stelsels is begrijpelijk wanneer het gaat over het regelen van het gebruik der gewone openbare wegen, die een veelzijdige bestem-

même des agglomérations. Par contre, l'autoroute ne se prête pas à l'intervention communale, parce que sa destination est unique et spécialisée.

D'une part, les ruptures dans l'homogénéité de l'usage commun ne peuvent exister, car l'autoroute est conçue sur toute sa longueur et dans toutes ses parties comme une voie de communication destinée à l'usage exclusif du véhicule automobile, sans qu'il puisse subsister un quelconque hiatus. Profils, rayons des courbes, dévers, dispositifs d'accès, interdiction générale de stationner, abords contrôlés sont établis en conséquence. La réglementation locale n'a donc plus de raison d'être ; elle serait le contre-pied du principe de la réglementation générale et uniforme qui doit régner sur tout l'itinéraire.

D'autre part, l'intervention communale ne se conçoit pas plus pour autoriser les utilisations privées. Celles-ci constitueraient un obstacle et un danger permanent pour la circulation rapide. Les accotements aussi bien que la chaussée doivent être libres de toute occupation non conforme à la destination de l'autoroute, ce qui revient à éliminer toutes les utilisations privées accordées par les autorités communales : terrasses, échoppes, etc...

Enfin, on ne conçoit pas que les autorités communales puissent autoriser des manifestations sur la voie et notamment des courses sportives entre véhicules automobiles, qui viendraient désorganiser la circulation et énerver, d'une façon sporadique, la véritable destination de l'autoroute.

C'est pourquoi le présent projet prévoit que :

- seul le Roi arrête les règlements destinés à assurer la sécurité et la commodité de la circulation sur les autoroutes ainsi que la conservation de celles-ci ;
- seul le Roi détermine les conditions auxquelles sont subordonnées les épreuves sportives ;
- aucunes constructions ou installations ne peuvent être établies sur le domaine de l'autoroute, à l'exception de celles autorisées par le Ministre compétent au profit des services publics ou dans l'intérêt du service de l'autoroute.

Les conseils communaux n'auront donc pas qualité pour édicter des règlements complémentaires ayant pour objet la police de la circulation routière, comme ils sont habilités à le faire pour la circulation sur toutes les autres voies publiques

ming hebben en die een schakel zijn in het leven zelf van de agglomeraties. De autosnelweg daarentegen is niet vatbaar voor gemeentelijke bemoeiing, uit hoofde van zijn eenzijdige en bijzondere bestemming.

Eensdeels mag de eenheid van het gemeenschappelijk gebruik niet worden verbroken, omdat de autosnelweg over geheel zijn lengte en in al zijn delen gedacht is als een uitsluitend door motorvoertuigen te gebruiken verbindingsweg, zonder dat ergens nog een hiaat mag bestaan. De profielen, bochten, verkantingen, toegangscomplexen, algemeen stationneerverbod, gecontroleerde toegangswegen worden dienovereenkomstig ontworpen. Plaatselijke regelingen hebben dus geen recht van bestaan meer ; ze zouden indruisen tegen het principe van de algemene en uniforme regeling die voor geheel het traject moet gelden.

Anderdeels is een gemeentelijke bemoeiing evenmin denkbaar ter zake van het geven van vergunning tot privaat gebruik. Zulk een gebruik zou een hinder en een bestendig gevaar vormen voor het snelle verkeer. De bermen zowel als de rijbanen moeten vrij blijven van iedere ingebruikneming die met de bestemming van de autosnelweg onverenigbaar is, hetgeen de uitschakeling betekent van al de door de gemeenten vergunde privaatieve ingebruiknemingen (terrassen, kramen, enz...).

Tenslotte is het ondenkbaar dat de gemeenteverheid verlof zou kunnen verlenen tot het organiseren van manifestaties op de autosnelwegen, inzonderheid van motorraces, die het verkeer in de war zouden sturen en waardoor de ware bestemming van de autosnelweg sporadisch in het gedrang zou komen.

Daarom bepaalt het onderhavig ontwerp dat :

- alleen de Koning de verordeningen vaststelt tot handhaving van een veilig en gemakkelijk verkeer op de autosnelweg en tot instandhouding van die wegen ;
- alleen de Koning de voorwaarden bepaalt waaronder sportwedstrijden mogen worden georganiseerd ;
- geen enkel bouwwerk of installatie op het domein der autosnelwegen mag worden aangelegd, buiten die waarvoor door de bevoegde Minister vergunning wordt verleend ten bate van de openbare diensten of in het belang van de dienst van de autosnelweg.

Ter zake van de verkeerspolitie zullen de gemeenteraden dus niet gerechtigd zijn aanvullende verordeningen vast te stellen, zoals zij dat krachtens de bepalingen der wet van 1 Augustus 1899 wel mogen doen voor het verkeer op al de andere

en application des dispositions de la loi du 1^{er} août 1899. Ils ne pourront davantage édicter en vertu du décret des 16-24 août 1790 des règlements de police destinés à assurer la commodité et la sécurité de passage sur les autoroutes eu égard à des nécessités locales de la circulation.

Cette interdiction n'énervé en rien la compétence que les autorités communales détiennent en vertu du décret des 16-24 août 1790 et du décret du 14 décembre 1789 pour maintenir l'ordre et assurer la tranquillité publique.

Dès lors, les autorités communales ne pourront arrêter des règlements destinés à suspendre, canaliser et régler la circulation sur les autoroutes pour des motifs tirés de la situation locale telle qu'elle se présente par exemple lors de la sortie de cortèges et de processions ou lors d'organisation de festivités locales de toutes natures notamment les kermesses.

D'autre part, la police communale maintient toutes ses prérogatives pour prendre les mesures d'exécution des lois et règlements de police.

Enfin, au cas où un corps de police spécial viendrait à être constitué ultérieurement en vue de surveiller et de contrôler la circulation sur les autoroutes, les polices communales et la gendarmerie ne perdraient pas de ce fait leur compétence territoriale sur l'aire des autoroutes, mais se verraient évidemment déchargées d'une mission qui seraient confiée à l'effet du corps nouvellement constitué.

Les droits de riveraineté consacrent une dernière forme d'usage de la voie publique. Ces droits ou aisances de voirie permettent aux riverains d'établir des accès sur la voie publique, de prendre des vues sur elle et d'y déverser leurs eaux pluviales et ménagères. Bien qu'ils ne font l'objet d'aucun texte légal (sauf article 681 du Code civil pour les eaux pluviales) et qu'on ne soit pas d'accord sur leur nature juridique, ces droits n'ont jamais été contestés par personne et dès son origine notre jurisprudence les a consacrés.

Toutefois ces aisances n'existent et leur droit n'est consacré que lorsque la voie de communication est ouverte aux riverains. Or, l'autoroute, en raison de sa destination même, ignore la riveraineté et ne peut notamment être parsemée d'accès non contrôlés débouchant sur la chaussée. Le projet d'article 1^{er} l'indique déjà implicitement. Pour plus de clarté, il a semblé utile de prévoir une disposition spéciale précisant de façon indiscutable une situation qui rompt avec celle consacrée le long des voies publiques ordinaires.

openbare wegen. Evenmin zullen zij politieverordeningen op grond van het decreet van 16-24 Augustus 1790 mogen vaststellen om met het oog op plaatselijke verkeersnoodwendigheden in het gemak en de veiligheid van het verkeer op de autosnelwegen te voorzien.

Dat verbod vermindert echter in genen dele de bij de decreten van 16-24 Augustus 1790 en 14 December 1789 aan de gemeenteoverheid opgedragen bevoegdheid tot handhaving van de orde en van de openbare rust.

De gemeenteoverheid zal dientengevolge geen verordeningen mogen vaststellen die ten doel hebben het verkeer op de autosnelwegen stop te zetten, te kanaliseren en te regelen op gronden die steunen op plaatselijke toestanden, zoals deze zich bij voorbeeld voordoen bij het uitgaan van stoeten of van processies of bij de organisatie van allerhande plaatselijke feesten, inzonderheid van kermissen.

Anderdeels behoudt de gemeentelijke politie al haar rechten inzake het treffen van de maatregelen tot uitvoering van de politiewetten en politieverordeningen.

Ten slotte, mocht later een bijzonder politiekorps worden opgericht dat tot taak heeft te waken en toe te zien op het verkeer op de autosnelweg dan zouden de gemeentelijke politie en de rijks-wacht daardoor niet van hun territoriale bevoegdheid over het gebied van de autosnelwegen worden beroofd, doch zouden zij natuurlijk worden ontslagen van een opdracht die aan het nieuw ingestelde korps zou worden toevertrouwd.

De rechten van aangelande vormen een laatste soort van gebruikmaking van de openbare weg. Krachtens die rechten of weggerechtigheden mogen de aangelanden uitwegen en uitzichten op de openbare weg hebben en daarop hun regen- en huishoudwater lozen. Ofschoon die rechten in geen enkele wettekst zijn vastgesteld (behalve artikel 681 van het Burgerlijk Wetboek, voor het regenwater) en met het over hun juridisch karakter niet eens is, zijn ze nooit door iemand in twijfel getrokken en zijn ze van bij hun ontstaan door onze rechtspraak erkend.

Die rechten bestaan echter maar en worden slechts erkend indien de weg voor de aangelanden open is. Welnu, de autosnelweg, uit hoofde van zijn bestemming, kent geen aangelanden en mag geen groot aantal op de rijbaan aansluitende, ongecontroleerde toegangen hebben. In het ontwerp-artikel 1 wordt zulks reeds impliciet bepaald. Ter meerdere klaarheid is het nodig gebleken, een bijzondere bepaling in te voeren en waarbij op onmiskenbare wijze een toestand wordt vastgesteld welke breekt met diegene die langs de gewone openbare wegen als wet geldt.

Etablissement de l'autoroute.

A côté des questions relatives à l'usage de la voie publique, le problème de l'autoroute soulève d'importantes questions d'établissement et d'aménagement de l'assiette de la voie et de ses abords.

Une des plus importantes est la question de la réservation des terrains en vue de cet établissement et de cet aménagement.

S'il ne peut être question d'entreprendre à la fois tous les travaux de construction et d'aménagement qui sont nécessaires pour que le réseau d'autoroutes soit immédiatement en rapport avec le trafic existant et escompté, tout au moins est-il indispensable de ménager dès à présent la possibilité d'effectuer les travaux nécessaires et de rendre possible l'aménagement des abords immédiats dans les meilleures conditions.

Or si la loi du Fonds des routes 1955-1969 permet d'établir les grandes lignes d'un programme des itinéraires de grand trafic, si d'autre part, il est possible à l'administration de fixer dans un minimum de temps leur tracé précis, il est par contre impossible, dans l'état actuel de la législation sur la voirie, de s'opposer, sur les terrains nécessaires à l'exécution des travaux et à l'aménagement des abords de l'autoroute, à l'édification de constructions susceptibles de gêner ou de rendre plus onéreuse les dépenses d'expropriation.

Cette situation risque d'être, dans l'avenir, une source de difficultés et de dépenses considérables. C'est faire œuvre de prévoyance que d'y songer dès à présent, non seulement pour limiter les charges des budgets futurs, mais en outre pour restreindre le plus possible, pour les propriétaires, les inconvénients résultant des expropriations d'immeubles bâtis ou de terrains aménagés à grands frais.

Le présent projet prévoit cette réservation, en instituant une charge spéciale, suivant le tracé des autoroutes — y compris les voies d'accès — grevant les terrains compris dans une zone d'une certaine largeur. Cette zone s'étend non seulement aux terrains qui serviront d'assiette à la future autoroute, mais aussi à ceux qui seront situés en bordure et destinés à être soumis à la servitude de dégagement, dont il sera parlé plus loin. En outre, elle comprendra les terrains marginaux, jugés nécessaires d'y être englobés en raison du caractère fatalement approximatif de ce premier tracé (ce n'est en effet, que lors que les plans des travaux auront été élaborés — c'est-à-dire au moment de la construction de l'autoroute — que le tracé sera fixé de façon définitive et absolument précise.

De aanleg van de autosnelweg.

Benevens de kwesties van het gebruik van de openbare weg doet de autosnelweg andere belangrijke kwesties rijzen met betrekking tot de aanleg en de inrichting der aardebaan van de weg en van de toegangswegen.

Een van de voornaamste kwesties is die van het reserveren der voor die aanleg en inrichting nodige gronden.

Al is het uitgesloten al de nodige bouw- en inrichtingswerken gelijktijdig te ondernemen om het net der autosnelwegen onmiddellijk in overeenstemming te brengen met het heersende en met het te verwachten verkeer, dan is het toch volstrekt vereist, reeds nu de mogelijkheid te scheppen om de nodige werken te kunnen uitvoeren en de toegangen te kunnen inrichten in de beste voorwaarden.

Welnu zo de wet op het Wegenfonds 1955-1969 toelaat een programma van de wegen voor doorgaand verkeer uit te stippelen, zo het bestuur het tracé en van binnen de kortst mogelijke tijd nauwkeurig kan bepalen, dan is men volgens de huidige stand van de wetgeving op de wegen daarentegen niet bij machte, te verhinderen dat op de gronden die voor de uitvoering der werken en voor het aanleggen van de toegangswegen naar de autosnelwegen nodig zijn, gebouwen worden opgericht die last kunnen veroorzaken bij de ont-eigeningen of de kosten hiervan kunnen verhogen.

Het is te vrezen, dat die toestand later aanleiding zal geven tot moeilijkheden en tot aanzienlijke uitgaven. Men geeft blijk van vooruitzicht door reeds nu daaraan te denken, niet alleen om de last van de komende begrotingen te vermindere-n, doch ook om de eigenaars zoveel mogelijk te behoeden voor onaangenaamheden bij de ont-eigening van gebouwde eigendommen of van gronden die met aanwending van grote sommen zijn geschiktgemaakt.

Het onderhavig ontwerp beoogt een dergelijke reservatie, door volgens het tracé der autosnel-wegen — met inbegrip van de toegangswegen — een bijzondere last te leggen op de gronden, gelegen binnen een strook van een bepaalde breedte. Die strook omvat niet alleen de gronden die de aardebaan van de toekomstige autosnelweg zullen vormen, maar ook de belendende gronden, die zullen worden bezwaard met een erfdiens-tbaarheid van vrijhouding, waarover verder meer. Bovendien zijn daarin begrepen de randgronden, die men in de strook heeft menen te moeten op-nemen wegens het noodzakelijk approximatief karakter van dat eerste tracé (immers, het tracé zal maar definitief en volkomen nauwkeurig kun-nen worden vastgelegd, wanneer de plans der

Jamais cependant, la largeur de cette zone ne pourra dépasser 150 m.

La charge dont il s'agit, est d'un genre assez spécial. Son établissement interdit sur les immeubles qu'elle grève toute construction, reconstruction ou modification aux constructions existantes, toute modification sensible du relief du sol par des travaux de déblai ou de remblai, tout boisement ou déboisement. Il n'interdit cependant pas les travaux de conservation et d'entretien des constructions existantes. Le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions a la faculté d'accorder des autorisations, soit dans des circonstances exceptionnelles ou pour des constructions et travaux temporaires, soit encore lorsqu'il ressort des études approfondies faites par l'administration au gré des demandes, que les constructions, travaux et plantations doivent être faits en dehors de l'aire de construction de l'autoroute et de la servitude de dégagement établie de part et d'autre de l'autoroute construite.

Il s'ensuit que les plus-values résultant des constructions, reconstructions, modifications, déblais et remblais sauf lorsqu'ils ont été autorisés, ne viendront jamais en ligne de compte dans l'appréciation de la valeur du bien, lors de l'achat ou de l'expropriation ultérieure des terrains par l'Etat. De cette façon, l'Etat, au moment d'entreprendre les travaux de construction et d'aménagement de l'autoroute sera dans une situation analogue à celle dans laquelle il se serait trouvé, s'il avait procédé sans délai aux expropriations et à la construction de l'autoroute.

Il est normal qu'une telle servitude soit portée à la connaissance des intéressés. Dans ce domaine, il existe un choix entre diverses procédures, allant des formalités les plus sommaires aux plus complètes, comme celles prévues dans le cas de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les formalités choisies l'ont été en tenant compte des divers intérêts en présence. Le souci de la simplification n'est pas absent, mais il a semblé nécessaire de prendre toutes les garanties pour que les propriétaires soient avertis de la réservation dans les formes usitées pour les publications officielles.

Une seconde question se pose, après l'achèvement des travaux de l'autoroute. Il convient, en effet, que les abords de celle-ci soient dégagés pour diverses raisons. Le présent projet prévoit la création d'une zone établie de part et d'autre de la voie et comportant certaines charges réelles et permanentes grevant les propriétés riveraines.

werken zullen zijn opgemaakt, d.w.z. op het ogenblik van de bouw van de autosnelweg). De breedte van de strook zal echter nooit 150 m. mogen overschrijden.

De bedoelde last is van vrij speciale aard. Hij brengt het verbod mede, op de bezwaarde gronden nieuwe gebouwen op te richten, bestaande gebouwen te herbouwen of te veranderen, het reliëf van de bodem aanzienlijk te wijzigen door ontgravings- of aanvullingswerken, be- of ontbossing uit te voeren. De uitvoering van werken tot instandhouding en onderhoud van bestaande gebouwen is evenwel toegelaten. De Minister tot wiens domein de openbare werken behoren, kan vergunningen verlenen, hetzij in uitzonderlijke omstandigheden of voor tijdelijke gebouwen en werken, hetzij wanneer uit grondige studies die door het bestuur zijn gemaakt naar gelang van de ontvangst der aanvragen, blijkt dat de gebouwen, werken en beplantingen zullen worden uitgevoerd buiten de aardebaan van de te bouwen autosnelweg en buiten de met de erfdienstbaarheid van vrijhouding bezwaarde gronden aan weerszijden van de aangelegde autosnelweg.

Dientegevolge zal de meerwaarde van de eigendommen wegen nieuwbouw, herbouw, verandering, ontgraving of aanvulling, tenzij wanneer daartoe vergunning is verleend, nooit in aanmerking worden genomen bij het taxeren van de waarde van het goed, wanneer de Staat de gronden later zal aankopen of onteigenen. Op het ogenblik dat de werken tot het bouwen en het inrichten van de autosnelweg zullen worden aangevat, zal de Staat dus een toestand aantreffen, gelijkaardig van die waarin hij zich zou hebben bevonden, moest hij onmiddellijk tot de onteigeningen en tot de aanleg van de autosnelweg zijn overgegaan.

Een dergelijke erfdienstbaarheid behoort ter kennis van de belanghebbenden te worden gebracht. Op dat stuk heeft men de keus tussen verschillende procedures, van de sommierste tot de meest volledige, zoals die welke is vastgesteld voor de onteigening ten algemenen nutte. Bij de gevallen keuze is rekening gehouden met de verschillende belangen die bij de zaak zijn betrokken. Ofschoon men heeft gestreefd naar vereenvoudiging, bleek het niettemin noodzakelijk alle voorzorgen te nemen opdat de eigenaars van de reservatie kennis zouden krijgen in de bij officiële bekendmakingen gebruikelijke vormen.

De voltooiing van de werken van de autosnelweg doet een tweede kwestie rijzen. Inderdaad, het randgebied langs de autosnelwegen moet om verschillende redenen open worden gehouden. Door het onderhavig ontwerp wordt aan weerszijden van de autosnelweg een strook afgebakend en de daarin gelegen eigendommen worden met zekere zakelijke en blijvende lasten bezwaard.

Des zones de ce genre existent déjà le long des routes ordinaires. Les dispositions de l'article 3 de la loi du 28 mai 1914, modifiant la loi du 1^{er} février 1844 sur la police de la voirie permettent au Roi d'arrêter des règlements généraux et particuliers concernant les plantations et les constructions, sur une largeur de 8 mètres au maximum, et mesurée à partir de l'alignement décrété. Le périmètre soumis à ces règlements prend habituellement le nom de zone de recul. Elle suppose l'alignement, parce qu'elle établit un recul des constructions, les propriétés riveraines maintenant toutes leurs aisances habituelles.

Le statut des autoroutes supprime les droits de riveraineté. S'il en est ainsi, on ne conçoit pas que pratiquement les riverains puissent encore construire le long de cette voirie fermée pour être desservie par elle. Il n'est pas nécessaire, dans ces conditions, de maintenir la notion technique et juridique de l'alignement. Il suffit de fixer la limite du domaine public, qui est la limite de l'autoroute, à partir de laquelle se mesurera la largeur de la zone de dégagement.

La nécessité de pareille zone est claire. La vitesse de circulation des véhicules automoteurs, la sécurité tant des riverains que des usagers, les possibilités d'élargissements futurs de l'assiette de la voie en fonction du trafic, les considérations d'ordre esthétique et technique la réclame sur une largeur suffisante. Au surplus, on peut espérer que cette zone renforcera et rendra matériellement efficace la suppression des droits de riveraineté.

Il s'agit cependant de faire peser le moins lourdement possible sur les propriétés les charges que la zone établit; aussi faut-il en supprimer les rigueurs ou les atténuer chaque fois que d'autres intérêts s'interposent légitimement. La zone doit s'adapter à des situations préalables. C'est dans cet esprit qu'une largeur maxima de trente mètres est fixée, le Roi ayant toujours la faculté de la restreindre chaque fois que la densité de la population, la présence d'agglomérations et toutes autres situations le réclameront.

Il reste un mot à dire des formalités ou de l'absence de formalités qui président à l'établissement des charges que comporte la zone de dégagement. Si, à part le décrètement par le Roi de la profondeur de la zone, il n'existe aucune formalité spéciale, c'est que les propriétaires des immeubles contigus ainsi que les personnes intéressées ont déjà été avertis de l'existence des charges réelles

Dergelijke stroken bestaan reeds langs de gewone wegen. Krachtens artikel 3 der wet van 28 Mei 1914, houdende wijziging van die van 1 Februari 1844 op de wegenpolitie, kan de Koning algemene en bijzondere verordeningen uitvaardigen met betrekking tot het planten en bouwen binnen een strook van ten hoogste 8 m. breedte, gemeten van aan de bij besluit vastgestelde rooilijn. Het door die verordeningen getroffen gebied wordt gewoonlijk strook van achteruitbouw genoemd. Ze onderstelt het bestaan van een rooilijn, vermits ze een bevel tot achterbouw voorschrijft terwijl de aangrenzende eigendommen hun gewone weggerechtigheden ongeschonden behouden.

Door het statuut van de autosnelwegen worden de rechten van aangelande opgeheven. Het ware dan ook onbegrijpelijk dat in de praktijk de aangelanden langs dergelijke gesloten wegen zouden mogen bouwen, en daarop zouden mogen uitwegen. Er is derhalve geen reden om het technisch en juridisch begrip rooilijn te behouden. Men kan volstaan met het vaststellen van de grens van het openbaar domein, d.i. de grens van de autosnelweg, vanwaar de breedte van de open te houden strook zal worden gemeten.

De noodzakelijkheid van een dergelijke genoegzaam brede strook valt niet te ontkennen met het oog op de rijsnelheid, van de motorvoertuigen, de veiligheid van de aanwonende zowel als van de weggebruikers, de mogelijkheid tot latere verbredingen van de aardebaan als gevolg van het verkeer, aesthetische en technische overwegingen. Bovendien mag de hoop worden uitgesproken dat, door het bestaan van die strook, de opheffing van de rechten van aangelande meer kracht zal worden bijgezet en dat ze haar practische uitwerking niet zal missen.

Het is nochtans zaak, de door de strook gevestigde lasten niet te zwaar op de eigendommen te doen drukken; daarom moet de strengheid er van, zo niet weggenomen, dan toch verzacht worden telkens als andere rechtmatige belangen daarmee gemoeid zijn. De strook moet aangepast zijn aan de bestaande toestanden. Dat is de reden waarom de maximumbreedte op dertig meter wordt vastgesteld, terwijl de Koning ze nog altijd kan verminderen daar waar de bevolkingsdichtheid, de bebouwing of gelijk welke andere toestanden zulks mochten vereisen.

Er moet nog een kort woord worden gezegd over de formaliteiten of over de afwezigheid van formaliteiten bij het vestigen van de lasten die de vrije strook medebrengt. Zo er buiten de vaststelling, bij koninklijk besluit, van de diepte der strook, geen andere bijzondere formaliteiten worden bepaald is zulks omdat de eigenaars van de aanpalende eigendommen alsmede de belangheb-

dans la plupart des cas lors de la réservation des terrains. La zone de dégagement n'a pour effet que de renforcer le contenu de la servitude et de la rendre définitive. D'autre part, la réalisation même de l'autoroute est de nature à avertir quiconque : chacun sachant que cette voie, en vertu de sa législation organique et de ses règlements, est accompagnée des servitudes qui la longent.

Le présent projet prévoit aussi une procédure spéciale permettant au Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions de faire supprimer les constructions, plantations, clôtures, dépôts, canalisations, installations aériennes, ainsi que les délais et remblais établis légalement dans les zones de dégagement.

Il s'agit en fait d'une expropriation pour cause d'utilité publique qui requiert, aux termes mêmes de l'article 11 de la Constitution, une indemnité juste et préalable. Une telle procédure n'est pas nouvelle ; la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer la prévoyant déjà et elle fut reprise à l'article 8 de la loi du 25 juillet 1891.

Bien entendu, il ne sera fait usage de cette faculté que dans les cas extrêmes, où la situation le réclamera impérieusement.

**

Créant certaines situations de droit nouvelles et des sujétions lourdes pour la propriété privée, il est souhaitable que le statut de l'autoroute ne soit appliqué qu'exceptionnellement. Pour maintenir ce caractère d'exception, une opération de classement est prévue, qui ne pourra être réalisée que lorsque les caractéristiques de la route entrent dans les éléments de la définition donnée à l'article 1^{er}. Il s'ensuit que le classement n'interviendra que lorsque la situation de fait appellera une situation de droit correspondante. Ce classement d'une route dans la catégorie des autoroutes est réservé au Roi et interviendra soit dès avant sa construction lorsqu'il s'agit d'une autoroute nouvelle, soit dès avant son aménagement lorsqu'il s'agit d'une route existante, de sorte que les dispositions relatives à la réservation prévue par l'article 6 puissent jouer dans l'un et l'autre cas.

C'est la préoccupation profonde des nécessités de la circulation moderne, compte tenu de la sau-

bende personen van het bestaan der zakelijke lasten in de meeste gevallen reeds kennis hebben gekregen bij het reserveren van de gronden. De vaststelling van de vrije strook heeft enkel tot gevolg dat de inhoud van de erfdienstbaarheid wordt bekrachtigd en bestendigd. Anderdeels moet de aanleg zelf van de autosnelweg voor iedereen een waarschuwing zijn : men dient toch te weten dat een dergelijke weg, door de daaraan verbonden organieke wetgeving en reglementen, gepaard gaat met erfdienstbaarheden die op de er langs gelegen eigendommen drukken.

Het onderhavig ontwerp bevat ook speciale bepalingen waarbij aan de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren, de macht wordt gegeven tot het doen verdwijnen van gebouwen, beplantingen, afsluitingen, opslagplaatsen, leidingen, luchtinstallaties, alsmede uitgravingen en aanvullingen die regelmatig zijn aangelegd binnen de grenzen van de vrije strook.

In de grond betreft het hier een onteigening ten algemenen nutte, waarvoor luidens de termen zelf van artikel 11 der Grondwet, een billijke en voorafgaande schadeloosstelling verschuldigd is. Een dergelijke procedure is niet nieuw, aangezien ze reeds voorkomt in de wet van 15 April 1843 op de spoorwegenpolitie, en overgenomen werd in artikel 8 der wet van 25 Juli 1891.

Van die macht zal natuurlijk slechts gebruik worden gemaakt in extreme gevallen, wanneer er ten gevolge van de toestand niet aan te ontkomen valt.

**

Uit hoofde van de nieuwe rechtstoestanden die in het leven worden geroepen en van de zware lasten die op de private eigendom worden gelegd, is het wenselijk dat het statuut der autosnelwegen enkel bij uitzondering toepassing zou vinden. Om dat karakter van uitzondering te handhaven, wordt een classificatie verrichting voorzien, die slechts zal kunnen worden uitgevoerd wanneer de kenmerken van de weg aan de termen van de in artikel 1 gegeven definitief zullen beantwoorden. De classificatie zal dus maar kunnen plaats hebben wanneer de feitelijke toestand een overeenkomstige rechtstoestand zal eisen. De rangschikking van een weg in de klasse der autosnelwegen wordt voorbehouden aan de koning, en zal gebeuren hetzij reeds vóór de bouw, wanneer het een nieuwe autosnelweg betreft, hetzij reeds vóór de verbouwing, wanneer het een bestaande weg betreft, zodat de bepalingen van artikel 6 betreffende de voorbestemming in het ene zowel als in het andere geval kunnen worden toegepast.

Het onderhavig wetsontwerp is ingegeven door de grote bekommernis om de noodwendigheden van

vegarde des intérêts privés, qui a présidé à l'élaboration du présent projet de loi. L'incapacité de notre réseau routier actuel à faire face aux nécessités montantes de la circulation, l'essor économique et le progrès social liés au développement des transports routiers, la situation géographique de la Belgique au carrefour de l'Occident avec comme corollaire la jonction de nos artères fondamentales avec les autoroutes étrangères, imposent inéluctablement la création du réseau de voies modernes à grand débit.

Sa réalisation postule une action législative décidée : l'intégration dans la législation générale sur la voirie publique de la notion juridique de l'autoroute et de ses caractéristiques particulières.

het modern verkeer, zonder ed private belangen over het hoofd te zien. De gebrekkige capaciteit van ons huidig wegennet, dat in de stijgende verkeersbehoeften onmogelijk kan voorzien, de economische bloei en de sociale vooruitgang en de daaraan verbonden ontwikkeling van het wegvervoer, de geografische ligging van België in het hartje van het Westen met de daaruit voortvloeiende noodzakelijkheid, onze grote verkeerswegen te doen aansluiten aan de buitenlandse autosnelwegen, maakt het scheppen van een net van moderne wegen met grote capaciteit tot een dwingende noodzaak.

De verwezenlijking ervan vergt een vastberaden daad van de wetgever : de inschakeling van het juridisch begrip autosnelweg en van zijn bijzondere kenmerken in de algemene wetgeving op de openbare wegen.

Le Ministre de l'Intérieur,

De Minister van Binnenlandse Zaken,

P. VERMEYLEN.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën,

H. LIEBAERT.

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

A. LILAR.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE.

*Le Ministre des Travaux publics
et de la Reconstruction,*

*De Minister van Openbare Werken
en Wederopbouw,*

O. VAN AUDENHOVE.

**Projet de loi établissant
le statut des autoroutes.**

BAUDOUIN,
ROI DES BELGES.

A tous, présent et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur, de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

**NOUS AVONS ARRETE ET ARRE-
TONS :**

Notre Ministre de l'Intérieur, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article Premier.

Le régime institué par la présente loi s'applique aux voies publiques classées par le Roi dans la catégorie des autoroutes.

Sans préjudice de la disposition de l'article 4, § 2, les autoroutes sont exclusivement réservées à la circulation des véhicules automoteurs désignés par le Roi, lesquels ne peuvent y pénétrer ni en sortir qu'en des endroits spécialement destinés à cet effet.

Les aires de stationnement qui desservent les autoroutes, ainsi que les voies d'accès déterminées par le Roi sont soumises au même régime.

Art. 2.

Lorsqu'une autoroute est mise en service sans être complètement aménagée, nul ne peut y accéder, ni la traverser, que dans les conditions déterminées par le Roi et aux endroits désignés par le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions.

**Wetsontwerp tot vaststelling
van het statuut der autosnelwegen.**

BOUDEWIJN,
KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden.
HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken, van Onze Minister van Financiën, van Onze Minister van Justitie, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw en op de in Raad overlegd advies van Onze Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Binnenlandse Zaken, Onze Minister van Financiën, Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Eerste Artikel.

De bij deze wet ingestelde regeling is van toepassing op de openbare wegen die de Koning bij de categorie autosnelwegen indeelt.

Onverminderd het bepaalde in artikel 4, § 2, dienen de autosnelwegen uitsluitend voor het verkeer van de door de Koning bepaalde motorvoertuigen die er slechts op daartoe speciaal bestemde plaatsen mogen in- en uitrijden.

De voor de autosnelwegen dienende stationneerstroken alsmede de door de Koning bepaalde toegangswegen zijn aan dezelfde regeling onderworpen.

Art. 2.

Wanneer een autosnelweg voor het verkeer wordt opengesteld zonder volledig te zijn ingericht, is aan een ieder toegang of overgang verboden, behalve onder de door de Koning bepaalde voorwaarden en op de plaatsen, aangeduid door de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren.

Art. 3.

Sans préjudice des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 1^{er} de la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifiée par les lois des 1^{er} août 1924 et 16 décembre 1935, le Roi arrête les règlements destinés à assurer la sécurité et la commodité de la circulation sur les autoroutes ainsi que la conservation de celles-ci.

Il détermine notamment les conditions auxquelles sont subordonnées les épreuves sportives.

Les conseils provinciaux et les conseils communaux ne peuvent prendre des règlements complémentaires ayant pour objet la police de la circulation sur les autoroutes.

Art. 4.

§ 1^{er}. Nul ne peut établir des installations ou des constructions sur le domaine de l'autoroute.

§ 2. Exceptionnellement, le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions peut déroger à cette interdiction, soit au profit d'un service public, soit pour l'établissement d'installations ou de constructions en rapport avec le service de l'autoroute.

Art. 5.

Les riverains des autoroutes ne jouissent pas des droits reconnus aux riverains des voies publiques ordinaires, particulièrement du droit d'accès.

Art. 6.

§ 1^{er}. Des plans parcellaires approuvés par le Roi établissent des zones d'une largeur de 150 mètres au maximum dans lesquelles seront aménagés les autoroutes et les détournements des routes ou chemins existants.

Dès l'expiration du délai d'un mois prévu à l'article 8 et jusqu'au jour de l'entrée en vigueur des règlements pris en application de l'article 10 de la présente loi, nul ne peut, dans les zones ainsi délimitées :

- 1° construire, reconstruire ou transformer les constructions existantes ;
 - 2° modifier sensiblement le relief du sol par des travaux de déblai ou de remblai ;
 - 3° boiser ou déboiser,
- sauf autorisation préalable, écrite et expresse, du

Art. 3.

Onverminderd de macht Hem verleend bij artikel 1 van de wet van 1 Augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen omtrent de politie op het rijverkeer, gewijzigd bij de wetten van 1 Augustus 1924 en 16 December 1935, stelt de Koning de verordeningen vast om in de veiligheid en het gemak van het verkeer op de autosnelwegen en de instandhouding van deze wegen te voorzien.

Hij bepaalt onder meer de voorwaarden waaraan de sportwedstrijden zijn onderworpen.

De provincieraden en de gemeenteraden mogen geen aanvullende verordeningen vaststellen betreffende de politie van het verkeer op de autosnelwegen.

Art. 4.

§ 1. Niemand mag op het domein van de autosnelweg installaties of bouwwerken oprichten.

§ 2. Bij uitzondering mag de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren van dat verbod afwijken, hetzij ten bate van een openbare dienst hetzij voor het oprichten van installaties of gebouwen in verband met de dienst van de autosnelweg.

Art. 5.

De aangelanden van de autosnelwegen genieten niet de rechten die aan de aangelanden van de gewone openbare wegen zijn toegekend, inzonderheid niet het recht van toegang.

Art. 6.

§ 1. Perceelsgewijze plans door de Koning goedgekeurd bepalen stroken ten hoogste 150 m. breed waarbinnen de autosnelwegen aangelegd en de bestaande wegen omgelegd zullen worden.

Vanaf het verstrijken van de in artikel 8 bepaalde termijn van één maand en tot de dag van het in werking treden van de bij toepassing van artikel 10 van deze wet vastgestelde verordeningen, mag niemand binnen de aldus begrensde stroken :

- 1° bouwen, herbouwen of bestaande bouwwerken verbouwen ;
- 2° door afgravings- of aanvullingswerken het reliëf van de bodem merklijk wijzigen ;
- 3° bebossen of ontbossen,

zonder daartoe van de Minister tot wiens bevoegd-

Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions ou de son délégué.

Cette disposition ne vise par les travaux de conservation et d'entretien.

§ 2. L'autorisation ou le refus doit, dans le délai d'un mois à partir de la date de la réception, par le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction, de la demande d'autorisation, être notifié par lettre recommandée à la poste, en même temps au requérant et au collège des bourgmestre et échevins de la commune sur le territoire de laquelle sont situés les biens grevés. Ce délai peut être prorogé de deux mois au plus, par décision notifiée, dans les mêmes formes, avant l'expiration du premier mois.

§ 3. Lorsque le délai viendrait à expirer sans que le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions ou son délégué se soit prononcé, l'autorisation est tenue pour acquise.

§ 4. L'autorisation ne dispense pas l'intéressé de se conformer aux autres procédures prescrites par les lois et règlements sur la bâtisse.

Art. 7.

Le collège des bourgmestre et échevins ne peut statuer sur une demande de bâtir dans les zones prévues à l'article 6 introduite en vertu de l'article 90, 8° de la loi communale du 30 mars 1836 ou d'un règlement communal sur la bâtisse, avant qu'il n'ait reçu une copie de la décision arrêtée par le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions ou par son délégué conformément aux dispositions de l'article 6, § 2, ou avant que l'autorisation ne soit tenue pour acquise conformément à l'article 6, § 3.

Lorsque l'autorisation est accordée, le collège des bourgmestre et échevins est tenu de statuer dans la quinzaine à partir du jour de la réception de la copie de la décision.

Lorsque l'autorisation doit être tenue pour acquise conformément à l'article 6, § 3, le collège des bourgmestre et échevins doit statuer dans la quinzaine de l'expiration du délai prévu à l'article 6, § 2.

heid de openbare werken behoren, of van zijn gemachtigde, vooraf schriftelijk en uitdrukkelijk verlof te hebben gekregen.

Deze bepaling geldt niet voor de werken tot instandhouding en onderhoud.

§ 2. Het verlof of de weigering moet bij ter post aangetekende brief gelijktijdig aan de verzoeker en aan het College van burgemeester en schepenen der gemeente op het grondgebied waarvan de bezwaarde goederen gelegen zijn, worden ter kennis gebracht binnen de termijn van één maand ingaand op de datum van waarop de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw de verlofaanvraag heeft ontvangen, met ten hoogste twee maanden worden verlengd bij een beslissing die vóór het verstrijken van de eerste maand op dezelfde wijze wordt betekend.

§ 3. Ingeval de termijn komt te verstrijken zonder dat de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren, of zijn gemachtigde, uitspraak heeft gedaan, wordt het verlof als verkregen beschouwd.

§ 4. Het verlof ontslaat de betrokkene niet van de verplichting, zich te voegen naar de andere procedures die bij de bouwetten en -verordeningen zijn voorgeschreven.

Art. 7.

Over de aanvragen tot bouwen binnen de ruimte van de in artikel 6 vermelde stroken, ingediend op grond van artikel 90, 8°, van de gemeentewet van 30 Maart 1836 of van een gemeentelijke bouwverordening, mag het college van burgemeester en schepenen geen beslissing nemen vooraleer het in het bezit is van een afschrift van de beslissing die de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren, of zijn gemachtigde, overeenkomstig de bepalingen van artikel 6, § 2, heeft genomen, of vooraleer het verlof overeenkomstig artikel 6, § 3, als verkregen dient te worden beschouwd.

Wordt het verlof verleend, dan is het college van burgemeester en schepenen ertoe gehouden, uitspraak te doen binnen vijftien dagen na de ontvangst van het afschrift der beslissing.

Wordt het verlof overeenkomstig artikel 6, § 3, als verkregen beschouwd, dan is het college van burgemeester en schepenen ertoe gehouden, uitspraak te doen binnen vijftien dagen na het verstrijken van de bij artikel 6, § 2, gestelde termijn.

Lorsque l'autorisation est refusée, il n'y a pas lieu pour le collège des bourgmestre et échevins de statuer sur la demande d'autorisation.

Art. 8.

Il est envoyé à chaque collège des bourgmestre et échevins des communes, sur le territoire desquelles se trouvent les biens grevés, une copie de l'arrêté prévu à l'article 6, § 1^{er}, ainsi qu'une copie des plans parcellaires de ces biens.

Avant l'expiration d'un délai de quinze jours à dater de la réception, le collège tient ces pièces à la disposition du public pendant un mois. Le public en est informé, pendant tout le mois, dans les formes usitées pour les publications officielles.

Il est justifié de l'accomplissement de ces formalités par un certificat écrit du collège des bourgmestre et échevins.

Art. 9.

Lors de l'expropriation, il n'est pas tenu compte de la plus-value des biens expropriés résultant des changements qui y furent apportés après l'expiration du délai d'un mois prévu à l'article précédent, à moins que ces changements n'aient été autorisés conformément aux dispositions de l'article 6.

Art. 10.

En vue de la conservation, de la beauté et de la viabilité, ainsi qu'en vue de la possibilité d'élargissement de la voie, le Roi peut, pour les zones de dégagement qu'il détermine et dont la largeur ne peut dépasser trente mètres à partir de la limite de l'autoroute, arrêter des règlements concernant les constructions, les plantations, les clôtures, les dépôts, les canalisations, les installations aériennes, ainsi que toutes modifications du relief du sol par des travaux de déblai ou de remblai.

Il est défendu dans ces zones d'apposer des affiches, de placer des enseignes ou de recourir à tous autres procédés de réclame ou de publicité. Le Ministre peut déroger à cette interdiction, soit au profit d'un service public, soit au profit des exploitations dont les installations et les constructions sont établies en vertu de la dérogation prévue par l'article 4, § 2. Dans ce dernier cas, les affiches, enseignes et autres procédés de réclame ou de publicité ne pourront être apposés que sur les

Wordt het verlof geweigerd, dan heeft het college van burgemeester en schepenen nopens het verzoek om bouwvergunning geen uitspraak te doen.

Art. 8.

Aan ieder college van burgemeester en schepenen van de gemeenten op het grondgebied waarvan bezwaarde goederen gelegen zijn, wordt een afschrift van het bij artikel 6, § 1, bedoelde besluit alsmede een afdruk van de perceelsgewijze plans van die goederen toegezonden.

Binnen vijftien dagen na de ontvangst er van legt het college die stukken voor de duur van een maand ter inzage, en geeft het gedurende dezelfde tijd hiervan kennis aan het publiek, in de voor officiële bekendmakingen gebruikte vorm.

Het nakomen van die formaliteiten en de datum waarop eraan voldaan werd moeten blijken uit een schriftelijke verklaring van het college van burgemeester en schepenen.

Art. 9.

Bij de onteigening wordt geen rekening gehouden met de meerwaarde door de onteigende goederen verkregen ingevolge wijzigingen die er na het verstrijken van de in het vorig artikel bepaalde termijn aan één maand werden aangebracht, tenzij daartoe verlof werd verleend overeenkomstig het bepaalde in artikel 6.

Art. 10.

Met het oog op de instandhouding, de fraaiheid en de berijdbaarheid van de weg, zowel als op de mogelijkheid hem te verbreden, kan de Koning, voor de vrije stroken die Hij bepaalt en waarvan de breedte, te rekenen van de grens van de autosnelweg, niet meer dan 30 meter mag bedragen, verordeningen vaststellen betreffende de bouwwerken, beplantingen, afsluitingen, opslagplaatsen, leidingen, luchtinstallaties, alsmede elke wijziging in het reliëf van de bodem door afgravings- of aanvullingswerken.

Het is verboden, in die stroken aanplakbrieven aan te brengen, borden te plaatsen of op enige andere wijze reclame of publiciteit te voeren. De Minister mag van dit verbod afwijken hetzij ten bate van een openbare dienst, hetzij ten bate van de bedrijven wier installaties en bouwwerken krachtens de in artikel 4, § 2, bepaalde afwijking zijn opgericht. In dit laatste geval mogen de aanplakbrieven, borden en andere reclame- of publiciteitsprocédés niet worden aangebracht dan op de

constructions ou dans les limites des installations autorisées.

Art. 11.

Dans les zones de dégagement prévues à l'article 10, le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions peut, moyennant indemnité préalable, faire supprimer ou modifier les constructions, plantations, clôtures, dépôts, canalisations, installations aériennes ainsi que les déblais ou remblais qui y sont légalement établis.

Les fonctionnaires de l'administration de l'enregistrement et des domaines ont qualité pour fixer l'indemnité de commun accord avec les intéressés. A défaut d'accord, il est procédé comme en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 12.

Les dispositions de la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifiée par la loi du 1^{er} août 1924, sont applicables en cas d'infraction aux dispositions de l'article 2 de la présente loi ou aux règlements pris en exécution de l'article 3.

Art. 13.

§ 1^{er}. Les infractions aux dispositions des articles 4 et 6 de la présente loi ou aux règlements pris en exécution de l'article 10 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.

Les dispositions du livre premier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, leur sont applicables.

§ 2. Indépendamment de la peine, le tribunal ordonne la remise en état des lieux, si celle-ci est demandée par le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions ou par son délégué, et dans les limites où elle est demandée. Le tribunal fixe un délai pour la remise en état des lieux et décide qu'en cas d'inexécution du jugement, le Ministre ou son délégué y pourvoira aux frais de l'intéressé. Ce dernier sera contraint au remboursement de la dépense sur état taxé à ses frais et rendu exécutoire par le président du tribunal, saisi par requête et sans intervention d'avoué.

§ 3. Indépendamment des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires et agents assermentés chargés de l'administration et de la police de la

bouwwerken of binnen de grenzen van de installaties waarvoor verlof is verleend.

Art. 11.

In de vrije stroken waarvan sprake in artikel 10 kan de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren tegen voorafgaande vergoeding doen verdwijnen of wijzigen de bouwwerken, beplantingen, afsluitingen, opslagplaatsen, leidingen, luchtinstallaties, alsmede de afgravingen of aanvullingen die er wettelijk werden aangebracht.

De ambtenaren van het bestuur van registratie en domeinen zijn bevoegd om de vergoeding in gemeen overleg met de betrokkenen vast te stellen. Bij gebreke van een overeenkomst, wordt gehandeld zoals inzake onteigening ten algemeen nutte.

Art. 12.

De bepalingen van de wet van 1 Augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen omtrent de politie op het rijverkeer, gewijzigd bij de wet van 1 Augustus 1924, zijn van toepassing in geval van overtreding van de bepalingen van artikel 2 dezer wet of van de verordeningen uitgevaardigd ter uitvoering van artikel 3.

Art. 13.

§ 1. Overtreding van de bepalingen van de artikelen 4 en 6 dezer wet of van de ter uitvoering van artikel 10 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.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn daarop van toepassing.

§ 2. Onverminderd de straf, beveelt de rechtbank, zo de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren of zijn gemachtigde daarom verzoeken, dat de plaatsen in hun oorspronkelijke toestand worden hersteld en zulks binnen de grenzen van dit verzoek. De rechtbank bepaalt een termijn voor dit herstel en beslist dat, bij niet-uitvoering van het vonnis, de Minister of zijn gemachtigde daarin op kosten van de betrokkene voorziet. Deze wordt tot terugbetaling van de uitgave gedwongen op overlegging van een staat die wordt begroot op zijn kosten en uitvoerbaar wordt verklaard door de voorzitter van de rechtbank, aan wie daartoe een verzoek wordt gericht zonder toedoen van een pleitbezorger.

§ 3. Benevens de officieren van gerechtelijke politie zijn de beëdigde ambtenaren en beambten die belast zijn met het beheer en de politie der

grande voirie, ainsi que les agents délégués par le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions en application de la législation sur l'urbanisation recherchent et constatent, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions déterminées au § 1^{er}.

Donné à Bruxelles, le 8 février 1956.

grote wegen, alsmede de beambten die de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren machtigt bij toepassing van de wetgeving op de stedenbouw, bevoegd om de in § 1 omschreven misdrijven op te sporen en vast te stellen in processen-verbaal die bewijskracht hebben tot bewijs van het tegendeel.

Gegeven te Brussel, 8 Februari 1956.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :
Le Ministre de l'Intérieur,

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Binnenlandse Zaken,

P. VERMEYLEN.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën,

H. LIEBAERT.

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

A. LILAR.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE:

*Le Ministre des Travaux publics
et de la Reconstruction,*

*De Minister van Openbare Werken
en Wederopbouw,*

O. VAN AUDENHOVE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction, le 14 octobre 1955, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi « établissant le statut des autoroutes », ainsi qu'il a été amendé par le Ministre le 17 novembre 1955, a donné le 13 décembre 1955 l'avis suivant :

D'après le texte néerlandais de l'article 1^{er} de l'avant-projet, les autoroutes sont réservées « exclusivement » à la circulation des véhicules automoteurs désignés par le Roi.

La version française : « Celles-ci (les autoroutes) sont réservées « essentiellement » à la circulation des véhicules automoteurs désignés par le Roi » s'écarte ainsi sur un point important de la version néerlandaise.

Il ressort des déclarations du fonctionnaire délégué comme aussi de l'exposé des motifs que les autoroutes seront réservées « exclusivement » à la circulation des véhicules automoteurs.

Cependant, suivant l'article 4, le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions pourra, dans certains cas, autoriser l'établissement d'installations ou de constructions sur le domaine de l'autoroute.

Cette éventualité devrait ressortir du texte de l'article 1^{er} du projet.

Le Conseil d'Etat propose, en conséquence, pour cet article le texte suivant :

« Article 1^{er}. — Le régime institué par la présente loi s'applique aux voies publiques classées par le Roi dans la catégorie des autoroutes.

» Sans préjudice de la disposition de l'article 4, § 2, les autoroutes sont exclusivement réservées à la circulation des véhicules automoteurs désignés par le Roi, lesquels ne peuvent y pénétrer ni en sortir qu'en des endroits spécialement destinés à cet effet.

» Les aires de stationnement qui desservent les autoroutes, ainsi que les voies d'accès déterminées par le Roi sont soumises au même régime. »

**

En vue d'établir une réglementation particulière applicable pendant la période de mise en service d'une autoroute qui n'est pas encore complètement aménagée, l'article 2 entend habiliter le Roi à déterminer les conditions d'accès et de traverse de cette route ; le Ministre des Travaux publics aura à déterminer les endroits affectés à l'accès et à la traverse.

Afin d'éviter toute contestation sur le point de savoir si une autoroute est ou non complètement aménagée, il serait souhaitable d'insérer une disposition attribuant au Roi le pouvoir de fixer à quel moment une autoroute est complètement aménagée.

Le Conseil d'Etat propose pour cet article le texte suivant :

« Article 2. — Lorsqu'une autoroute est mise en service sans être complètement aménagée, nul ne peut y accéder, ni la traverser, que dans les conditions déterminées par

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 14^{de} October 1955 door de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet « tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen », zoals het door de Minister op 17 November 1955 gewijzigd werd, heeft de 13^{de} December 1955 het volgend advies gegeven :

Luidens de Nederlandse tekst van artikel 1 van het voorontwerp moeten de autosnelwegen « uitsluitend » dienen voor het verkeer van de door de Koning bepaalde motorvoertuigen.

De Franse versie : « Celles-ci (les autoroutes) sont réservées « essentiellement » à la circulation des véhicules automoteurs désignés par le Roi » stent met de Nederlandse versie op een belangrijk punt niet helemaal overeen.

Volgens de verklaringen van de afgevaardigde ambtenaar en zoals trouwens ook blijkt uit de memorie van toelichting, staat het vast dat de autosnelwegen « uitsluitend » zullen dienen voor het verkeer van de motorvoertuigen.

Nochtans blijkt uit artikel 4 dat de Minister die de openbare werken in zijn bevoegdheid heeft, in bepaalde gevallen, de oprichting van installaties of gebouwen op het domein van de autosnelweg zal mogen toelaten.

Deze mogelijkheid zou dan ook uit artikel 1 van het ontwerp moeten blijken.

De Raad van State stelt derhalve voor dit artikel volgende tekst voor :

« Artikel 1. — De bij deze wet ingestelde regeling is van toepassing op de openbare wegen die de Koning bij de categorie autosnelwegen indeelt.

» Onverminderd het bepaalde in artikel 4, § 2, dienen de autosnelwegen uitsluitend voor het verkeer van de door de Koning bepaalde motorvoertuigen die er slechts op daartoe speciaal bestemde plaatsen mogen in- en uitrijden.

» De voor de autosnelwegen dienende stationeerstroken alsmede de door de Koning bepaalde toegangswegen zijn aan dezelfde regeling onderworpen. »

**

Artikel 2 wil, met het oog op een bijzondere regeling voor de periode gedurende welke een autosnelweg voor het verkeer wordt opengesteld zonder volledig te zijn ingericht, aan de Koning de macht toekennen de voorwaarden te bepalen waarin de toegang en de overgang is toegelaten, en aan de Minister van Openbare Werken de taak opdragen de plaatsen te bepalen waar deze toegang en overgang zullen mogen geschieden.

Ten einde betwistingen te vermijden nopens het feit of een bepaalde autosnelweg al dan niet volledig is ingericht, ware het wenselijk hier een bepaling in te voegen waarbij de Koning de taak wordt opgedragen vast te stellen wanneer een autosnelweg volledig is ingericht.

De Raad van State stelt voor dit artikel volgende tekst voor :

« Artikel 2. — Wanneer een autosnelweg voor het verkeer wordt opengesteld zonder volledig te zijn ingericht, is aan een ieder toegang of overgang verboden, behalve

le Roi et aux endroits désignés par le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions.

» Le Roi constate la date à laquelle une autoroute est complètement aménagée. »

**

Il résulte de l'article 6 de l'avant-projet que, dès que des plans parcellaires approuvés par le Roi auront établi les zones dans lesquelles seront aménagés les autoroutes ainsi que les détournements des routes ou chemins existants, et qu'une copie de ces plans aura été déposée pendant un mois, avec la publicité requise, au siège des communes sur le territoire desquelles se trouvent les zones, nul ne pourra apporter des changements aux biens situés dans ces zones, sans avoir obtenu préalablement l'autorisation écrite et expresse du Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions ou de son délégué.

La procédure réglant l'octroi de l'autorisation est empruntée à l'article 18 de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 relatif à l'urbanisation.

Il en est ainsi notamment de la disposition qui prévoit que l'autorisation ou le refus doit être notifié dans le délai d'un mois à partir de la date de la réception de la demande.

Par circulaire du 10 décembre 1946, publiée au *Moniteur belge* du 12 janvier 1947, page 306, l'administration de l'urbanisation a invité les intéressés à introduire la demande, prévue à l'article 18 précité, auprès de l'administration communale. Elle a cependant interprété cet article 18 en ce sens que les délais qui y sont prévus ne prendraient cours qu'à la réception de la demande par l'administration de l'urbanisation elle-même. Suivant une autre interprétation, c'est la date de la réception par l'administration communale qui en constitue le point de départ. La jurisprudence est partagée sur cette importante question.

Si le Gouvernement entend également inviter les intéressés à introduire leur demande à l'intervention de l'administration communale, le Conseil d'Etat fait observer que le point de départ des délais devrait être expressément prévu par la loi.

**

En vertu de l'article 7 de l'avant-projet, le collège des bourgmestre et échevins doit surseoir à statuer sur toute demande de bâtir, « jusqu'à réception de la copie » de la décision arrêtée par le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions ou par son délégué conformément aux dispositions de l'article précédent; lorsque l'autorisation est accordée, le collège est tenu de se prononcer dans la quinzaine à partir du jour de la réception de la copie de la décision susvisée; il ne doit pas statuer lorsque l'autorisation est refusée.

Le Conseil d'Etat fait observer que l'avant-projet devrait, par une disposition expresse, obliger l'administration à transmettre au collège des bourgmestre et échevins une copie de la décision prise par le Ministre ou son délégué et que, dans l'intérêt d'une bonne administration, il serait souhaitable de prévoir l'envoi simultané de cette

onder de door de Koning bepaalde voorwaarden en op de plaatsen, aangeduid door de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren.

» De Koning stelt vast op welke datum een autosnelweg volledig is ingericht. »

**

Uit artikel 6 van het voorontwerp blijkt dat, zodra door de Koning goedgekeurde perceelsgewijze plans de stroken hebben bepaald waarbinnen de autosnelwegen aangelegd en de bestaande wegen omgelegd zullen worden, en een afdruk van deze plans met de nodige bekendmaking ten zetel van de gemeenten op het grondgebied waarvan de hoger genoemde stroken gelegen zijn, gedurende één maand ter inzage heeft gelegen, niemand enige wijziging aan de in deze stroken gelegen goederen mag brengen, zonder daartoe van de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren, of van zijn gemachtigde, vooraf schriftelijk en uitdrukkelijk verlof te hebben gekregen.

De procedure voor het bekomen van het verlof is aan artikel 18 van de besluitwet van 2 December 1946 op de stedenbouw ontleend.

Zulks is onder meer het geval voor de bepaling volgens welke van het verlof of van de weigering kennis moet worden gegeven binnen de termijn van één maand ingaande op de datum van ontvangst van het verzoek.

De administratie van de stedenbouw heeft bij een rondschrijven van 10 December 1946, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 12 Januari 1947, bladzijde 306, de betrokkenen ertoe uitgenodigd de aanvraag voorgescreven bij bedoeld artikel 18 bij het gemeentebestuur in te dienen. Zij heeft echter dit artikel 18 zo geïnterpreteerd als zouden de termijnen waarvan sprake in dat artikel, eerst een aanvang nemen op het ogenblik van de ontvangst der vraag door de administratie van de stedenbouw zelf, dan wanneer van andere zijde wordt voorgehouden dat de datum van ontvangst door het gemeentebestuur als uitgangspunt van die termijnen moet worden genomen. De rechtspraak is op dit belangrijk punt verdeeld.

Indien het in de bedoeling van de Regering ligt ook in dit geval de betrokkenen uit te nodigen hun aanvragen door tussenkomst van het gemeentebestuur in te dienen, doet de Raad van State opmerken dat het aanvangspunt van bedoelde termijnen op onbetwistbare wijze in de wet zou moeten bepaald worden.

**

Ingevolge artikel 7 van het voorontwerp is het college van burgemeester en schepenen ertoe gehouden te wachten om van een aanvraag tot bouwen kennis te nemen « tot het in het bezit is van een afschrift » van de beslissing die de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren, of diens gemachtigde, overeenkomstig de bepalingen van het vorige artikel heeft genomen, en zo het verlof verleend wordt, binnen vijftien dagen na de dag van de ontvangst van het afschrift der genoemde beslissing, uitspraak te doen, terwijl het, voor het geval het verlof wordt geweigerd, geen uitspraak moet doen.

De Raad van State merkt op dat het voorontwerp door een positieve bepaling de administratie ertoe zou moeten dwingen een afschrift van de beslissing die de Minister of zijn afgevaardigde heeft genomen, aan het college van burgemeester en schepenen toe te zenden en dat in het belang van een goede rechtsbedeling het toezenden van

copie et de la notification, prévue à l'article 6, alinéa 3, de l'avant-projet.

Le Conseil d'Etat constate, en outre, que l'article 7 ne prévoit pas l'éventualité dans laquelle le délai viendrait à expirer sans que l'administration ait statué, éventualité dans laquelle l'autorisation est tenue pour acquise, conformément à l'article 6, alinéa 5. D'après les explications du délégué du Gouvernement, le collège des bourgmestre et échevins devrait, dans ce cas, statuer dans la quinzaine de l'expiration du délai prévu par l'article 6, alinéa 4.

Le texte suivant des articles 6 et 7 tient compte de ces observations :

« Article 6. — § 1^{er}. Des plans parcellaires approuvés par le Roi établissent des zones d'une largeur de 150 mètres au maximum dans lesquelles seront aménagés les autoroutes et les détournements des routes ou chemins existants.

» Dès l'expiration du délai d'un mois prévu à l'article 7 et jusqu'au jour de l'entrée en vigueur des règlements pris en application de l'article 10 de la présente loi, nul ne peut, dans les zones ainsi délimitées :

- 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,

sauf autorisation préalable, écrite et expresse, du Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions ou de son délégué.

» Cette disposition ne vise par les travaux de conservation et d'entretien.

» § 2. L'autorisation ou le refus doit, dans le délai d'un mois à partir de la date de... (1), être notifié par lettre recommandée à la poste, en même temps au requérant et au collège des bourgmestre et échevins de la commune sur le territoire de laquelle sont situés les biens grevés. Ce délai peut être prorogé de deux mois au plus, par décision notifiée, dans les mêmes formes, avant l'expiration du premier mois.

» § 3. Lorsque le délai viendrait à expirer sans que le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions ou son délégué se soit prononcé, l'autorisation est tenue pour acquise.

» § 4. L'autorisation ne dispense pas l'intéressé de se conformer aux autres procédures prescrites par les lois et règlements sur la bâtisse.

» Article 7. — Le collège des bourgmestre et échevins ne peut statuer sur une demande de bâtir dans les zones prévues à l'article 6 introduite en vertu de l'article 90, 8^o de la loi communale du 30 mars 1836 ou d'un règlement communal sur la bâtisse, avant qu'il n'ait reçu une copie de la décision arrêtée par le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions ou par son délégué conformément aux dispositions de l'article 6, ou avant que l'autorisation ne soit tenue pour acquise conformément à l'article 6, § 3.

(1) Voir avis.

dit afschrift gelijktijdig zou moeten geschieden met de kennisgeving waarvan sprake in artikel 6, derde lid, van het voorontwerp.

De Raad van State stelt verder vast dat in artikel 7 de mogelijkheid over het hoofd werd gezien dat de termijn komt te verstrijken zonder dat de administratie uitspraak heeft gedaan en dat het verlof overeenkomstig artikel 6, vijfde lid, als verkregen dient beschouwd. Naar de verklaringen van de afgevaardigde van de Regering zou in dat geval het college van burgemeester en schepenen ertoe gehouden zijn uitspraak te doen binnen vijftien dagen na het verstrijken van de bij artikel 6, vierde lid, gestelde termijn.

Volgende redactie van de artikelen 6 en 7 houdt rekening met deze opmerkingen.

« Artikel 6. — § 1. Perceelsgewijze plans door de Koning goedgekeurd bepalen stroken ten hoogste 150 m breed waarbinnen de autosnelwegen aangelegd en de bestaande wegen omgelegd zullen worden.

» Vanaf het verstrijken van de in artikel 7 bepaalde termijn van één maand en tot de dag van het in werking treden van de bij toepassing van artikel 10 van deze wet vastgestelde verordeningen, mag niemand binnen de aldus begrensde stroken :

- 1^o bouwen, herbouwen of bestaande bouwwerken verbouwen ;
- 2^o door afgravings- of aanvullingswerken het reliëf van de bodem merkkelijk wijzigen ;
- 3^o bebossen of ontbossen,

zonder daartoe van de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren, of van zijn gemachtigde, vooraf schriftelijke en uitdrukkelijk verlof te hebben gekregen.

» Deze bepaling geldt niet voor de werken tot instandhouding en onderhoud.

» § 2. Het verlof of de weigering moet bij ter post aangetekende brief gelijktijdig aan de verzoeker en aan het college van burgemeester en schepenen der gemeente op het grondgebied waarvan de bezwaarde goederen gelegen zijn, worden ter kennis gebracht binnen de termijn van één maand ingaand op de datum van... (1). Die termijn kan met het hoogste twee maanden worden verlengd bij een beslissing die vóór het verstrijken van de eerste maand op dezelfde wijze wordt betekend.

» § 3. Ingeval de termijn komt te verstrijken zonder dat de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren, of zijn gemachtigde, uitspraak heeft gedaan, wordt het verlof als verkregen beschouwd.

» § 4. Het verlof ontslaat de betrokkene niet van de verplichting, zich te voegen naar de andere procedures die bij de bouwetten en -verordeningen zijn voorgescreven.

» Artikel 7. — Over de aanvragen tot bouwen binnen de ruimte van de in artikel 6 vermelde stroken, ingediend op grond van artikel 90, 8^o, van de gemeentewet van 30 Maart 1836 of van een gemeentelijke bouwverordening, mag het college van burgemeester en schepenen geen beslissing nemen vooraleer het in het bezit is van een afschrift van de beslissing die de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren, of zijn gemachtigde, overeenkomstig de bepalingen van artikel 6 heeft genomen, of vooraleer het verlof overeenkomstig artikel 6, § 3, als verkregen dient te worden beschouwd.

(1) Zie advies.

» Lorsque l'autorisation est accordée, le collège des bourgmestre et échevins est tenu de statuer dans la quinzaine à partir du jour de la réception de la copie de la décision.

» Lorsque l'autorisation doit être tenue pour acquise conformément à l'article 6, § 3, le collège des bourgmestre et échevins doit statuer dans la quinzaine de l'expiration du délai prévu à l'article 6, § 2.

» Lorsque l'autorisation est refusée, il n'y a pas lieu pour le collège des bourgmestre et échevins de statuer sur la demande d'autorisation. »

*
**

Le Conseil d'Etat signale une contradiction entre les textes français et néerlandais de l'article 8 : le texte néerlandais prévoit que les plans parcellaires seront déposés pendant un mois et que le dépôt sera annoncé dans les formes usitées pour les publications officielles, mais il omet de spécifier la durée de cette publication ; le texte français, par contre, ne précise pas la durée du dépôt des plans mais prévoit l'annonce de ce dépôt pendant un mois.

Si le Gouvernement entend, comme il résulte des explications du fonctionnaire délégué, que les pièces soient, dans les 15 jours de leur dépôt, tenues à la disposition du public pendant un mois et que celui-ci en soit informé pendant toute cette période dans les formes usitées pour les publications officielles, cette intention devrait ressortir clairement du texte.

Le Conseil d'Etat propose pour l'article 8 la rédaction suivante :

« Article 8. — Il est envoyé à chaque collège des bourgmestre et échevins des communes, sur le territoire desquelles se trouvent les biens grevés, une copie de l'arrêté prévu à l'article 6, § 1^{er}, ainsi qu'une copie des plans parcellaires de ces biens.

» Avant l'expiration d'un délai de quinze jours à dater de la réception, le collège tient ces pièces à la disposition du public pendant un mois. Le public en est informé, pendant tout le mois, dans les formes usitées pour les publications officielles.

» Il est justifié de l'accomplissement de ces formalités par un certificat écrit du collège des bourgmestre et échevins. »

*
**

L'article 11 de l'avant-projet n'a pas d'autre objet que de rappeler aux magistrats communaux leur devoir de se conformer aux dispositions légales en la matière lors de l'octroi des autorisations de bâtir : il est sans portée et peut être supprimé.

*
**

La disposition de l'article 12 peut également être supprimée.

*
**

» Wordt het verlof verleend, dan is het college van burgemeester en schepenen ertoe gehouden, uitspraak te doen binnen vijftien dagen na de ontvangst van het afschrift der beslissing.

» Wordt het verlof overeenkomstig artikel 6, § 3, als verkregen beschouwd, dan is het college van burgemeester en schepenen ertoe gehouden, uitspraak te doen binnen vijftien dagen na het verstrijken van de bij artikel 6, § 2, gestelde termijn.

» Wordt het verlof geweigerd, dan heeft het college van burgemeester en schepenen nopens het verzoek om bouwvergunning geen uitspraak te doen. »

*
**

De Raad van State merkt op dat er in artikel 8 een tegenstrijdigheid bestaat tussen de Nederlandse en de Franse tekst : volgens de Nederlandse tekst moeten de perceelsgewijze plans een maand lang ter inzage liggen, en wordt dit feit in de voor officiële publicaties gebruikelijke vorm ter kennis gebracht, doch wordt niet gezegd hoelang die publicatie moet duren ; in de Franse tekst daarentegen wordt niet bepaald hoelang de stukken ter inzage zullen liggen, doch wordt integendeel wel gezegd dat de neerlegging een maand lang ter kennis zal worden gebracht.

Indien, zoals blijkt uit de verklaringen van de afgevaardigde ambtenaar, het de bedoeling is dat deze stukken binnen de vijftien dagen nadat zij werden neergelegd een maand lang ter inzage blijven en dat gedurende al die tijd hiervan aan het publiek in de voor officiële publicaties gebruikelijke vorm wordt kond gedaan, dan zou dit op duidelijker wijze dienen te worden gezegd.

Derhalve wordt de volgende lezing voor artikel 8 aanbevolen :

« Artikel 8. — Aan ieder college van burgemeester en schepenen van de gemeenten op het grondgebied waarvan bezwaarde goederen gelegen zijn, wordt een afschrift van het bij artikel 6, § 1, bedoelde besluit alsmede een afdruck van de perceelsgewijze plans van die goederen toegezonden.

» Binnen vijftien dagen na de ontvangst er van legt het college die stukken voor de duur van een maand ter inzage, en geeft het gedurende dezelfde tijd hiervan kennis aan het publiek, in de voor officiële bekendmakingen gebruikte vorm.

» Het nakomen van die formaliteiten en de datums waarop eraan voldaan werd, moeten blijken uit een schriftelijke verklaring van het college van burgemeester en schepenen. »

*
**

Daar artikel 11 van het voorontwerp enkel tot doel heeft de gemeentelijke magistraten er op te wijzen dat zij bij het verlenen van de bouwvergunning de wettelijke bepalingen ter zake moeten eerbiedigen, is het zonder uitwerking en dient het derhalve te worden weggelaten.

*
**

Het bepaalde van artikel 12 is vanzelfsprekend en kan derhalve ook worden weggelaten.

*
**

L'avant-projet appelle, en outre, plusieurs remarques de formes qui ne nécessitent aucun commentaire et ressortent suffisamment du texte ci-après :

Intitulé et préambule : ... (comme à l'avant-projet)...

Article 1^{er}... (voir avis)...

Article 2... (voir avis)...

Article 3.

Sans préjudice des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 1^{er} de la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifiée par les lois des 1^{er} août 1924 et 16 décembre 1935, le Roi arrête les règlements destinés à assurer la sécurité et la commodité de la circulation sur les autoroutes ainsi que la conservation de celles-ci.

Il détermine notamment les conditions auxquelles sont subordonnées les épreuves sportives.

Les conseils provinciaux et les conseils communaux ne peuvent prendre des règlements complémentaires ayant pour objet la police de la circulation sur les autoroutes.

Article 4.

§ 1^{er}. Nul ne peut établir des installations ou des constructions sur le domaine de l'autoroute.

§ 2. Exceptionnellement, le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions peut déroger à cette interdiction, soit au profit d'un service public, soit pour l'établissement d'installations ou de constructions en rapport avec le service de l'autoroute.

Article 5.

Les propriétaires des fonds contigus aux autoroutes ne jouissent pas des droits reconnus aux propriétaires riverains des routes ordinaires, particulièrement du droit d'accès.

Article 6... (voir avis)...

Article 7... (voir avis)...

Article 8... (voir avis)...

Article 9.

Lors de l'expropriation, il n'est pas tenu compte de la plus-value des biens expropriés résultant des changements qui y furent apportés après l'expiration du délai d'un mois prévu à l'article précédent, à moins que ces changements n'aient été autorisés conformément aux dispositions de l'article 6.

Article 10.

En vue de la conservation, de la beauté et de la viabilité, ainsi qu'en vue de la possibilité d'élargissement de la voie, le Roi peut, pour les zones de dégagement qu'il détermine et dont la largeur ne peut dépasser trente mètres à partir de la limite de l'autoroute, arrêter des règlements concernant les constructions, les plantations, les clôtures, les dépôts, les canalisations, les installations aériennes, ainsi que toutes modifications du relief du sol par des travaux de déblai ou de remblai.

Het voorontwerp heeft verder nog aanleiding gegeven tot verscheidene vormopmerkingen welke geen commentaar behoeven en voldoende blijken uit de hiernavoorgestelde tekst :

Opschrift en aanhef : ... (zoals in het ontwerp)...

Artikel 1... (zie advies)...

Artikel 2... (zie advies)...

Artikel 3.

Onverminderd de macht Hem verleend bij artikel 1 van de wet van 1 Augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen omtrent de politie op het rijverkeer, gewijzigd bij de wetten van 1 Augustus 1924 en 16 December 1935, stelt de Koning de verordeningen vast om in de veiligheid en het gemak van het verkeer op de autosnelwegen en de instandhouding van deze wegen te voorzien.

Hij bepaalt onder meer de voorwaarden waaraan de sportwedstrijden zijn onderworpen.

De provincieraden en de gemeenteraden mogen geen aanvullende verordeningen vaststellen betreffende de politie van het verkeer op de autosnelwegen.

Artikel 4.

§ 1. Niemand mag op het domein van de autosnelweg installaties of bouwwerken oprichten.

§ 2. Bij uitzondering mag de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren van dat verbod afwijken, hetzij ten bate van een openbare dienst, hetzij voor het oprichten van installaties of gebouwen in verband met de dienst van de autosnelweg.

Artikel 5.

De eigenaars van de aan de autosnelwegen gelegen erven genieten niet de rechten die aan de aangelanden van de gewone wegen zijn toegekend, inzonderheid niet het recht van toegang.

Artikel 6... (zie advies)...

Artikel 7... (zie advies)...

Artikel 8... (zie advies)...

Artikel 9.

Bij de onteigening wordt geen rekening gehouden met de meerwaarde door de onteigende goederen verkregen ingevolge wijzigingen die er na het verstrijken van de in het vorig artikel bepaalde termijn van één maand werden aangebracht, tenzij daartoe verlof werd verleend overeenkomstig het bepaalde in artikel 6.

Artikel 10.

Met het oog op de instandhouding, de fraaiheid en de berijdbaarheid van de weg, zowel als op de mogelijkheid hem te verbreden, kan de Koning, voor de vrije stroken die Hij bepaalt en waarvan de breedte, te rekenen van de grens van de autosnelweg, niet meer dan 30 meter mag bedragen, verordeningen vaststellen betreffende de bouwwerken, beplantingen, afsluitingen, opslagplaatsen, leidingen, luchtinstallaties, alsmede elke wijziging in het reliëf van de bodem door afgravings- of aanvullingswerken.

Il est défendu dans ces zones d'apposer des affiches, de placer des enseignes ou de recourir à tous autres procédés de réclame ou de publicité. Le Ministre peut déroger à cette interdiction, soit au profit d'un service public, soit au profit des exploitations dont les installations et les constructions sont établies en vertu de la dérogation prévue par l'article 4, § 2. Dans ce dernier cas, les affiches, enseignes et autres procédés de réclame ou de publicité ne pourront être apposés que sur les constructions ou dans les limites des installations autorisées.

Article 11 (article 13 de l'avant-projet).

Dans les zones de dégagement prévues à l'article 10, le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions peut, moyennant indemnité préalable, faire supprimer ou modifier les constructions, plantations, clôtures, dépôts, canalisations, installations aériennes ainsi que les déblais ou remblais qui y sont légalement établis.

Les fonctionnaires de l'administration de l'enregistrement et des domaines ont qualité pour fixer l'indemnité de commun accord avec les intéressés. A défaut d'accord, il est procédé comme en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Article 12 (article 14 de l'avant-projet, tel qu'il a été amendé par le Gouvernement).

Les dispositions de la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifiée par la loi du 1^{er} août 1924, sont applicables en cas d'infraction aux dispositions de l'article 2 de la présente loi ou aux règlements pris en exécution de l'article 3.

Article 13 (article 15 de l'avant-projet tel qu'il a été amendé par le Gouvernement).

§ 1^{er}. Les infractions aux dispositions des articles 4 et 6 de la présente loi ou aux règlements pris en exécution de l'article 10 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.

Les dispositions du livre premier du Code pénal, sans exception du chapitre VII et de l'article 85, leur sont applicables.

§ 2. Indépendamment de la peine, le tribunal ordonne la remise en état des lieux, si celle-ci est demandée par le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions ou par son délégué, et dans les limites où elle est demandée. Le tribunal fixe un délai pour la remise en état des lieux et décide qu'en cas d'inexécution du jugement, le Ministre ou son délégué y pourvoira aux frais de l'intéressé. Ce dernier sera contraint au remboursement de la dépense sur état taxé à ses frais et rendu exécutoire par le président du tribunal, saisi par requête et sans intervention d'avoué.

§ 3. Indépendamment des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires et agents assermentés chargés de l'administration et de la police de la grande voirie, ainsi que les agents délégués par le Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions en application de la législation sur l'urbanisation recherchent et constatent, par des procès-ver-

Het is verboden, in die stroken aanplakbrieven aan te brengen, borden te plaatsen of op enige andere wijze reclame of publiciteit te voeren. De Minister mag van dit verbod afwijken hetzij ten bate van een openbare dienst, hetzij ten bate van de bedrijven wier installaties en bouwwerken krachtens de in artikel 4, § 2, bepaalde afwijking zijn opgericht. In dit laatste geval mogen de aanplakbrieven, borden en andere reclame- of publiciteitsprocédés niet worden aangebracht dan op de bouwwerken of binnen de grenzen van de installaties waarvoor verlof is verleend.

Artikel 11 (artikel 13 van het voorontwerp).

In de vrije stroken waarvan sprake in artikel 10 kan de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren tegen voorafgaande vergoeding doen verdwijnen of wijzigen de bouwwerken, beplantingen, afsluitingen, opslagplaatsen, leidingen, luchtinstallaties, alsmede de afgravingen of aanvullingen die er wettelijk werden aangebracht.

De ambtenaren van het bestuur van registratie en domeinen zijn bevoegd om de vergoeding in gemeen overleg met de betrokkenen vast te stellen. Bij gebreke van een overeenkomst, wordt gehandeld zoals inzake onteigening ten algemenen nutte.

Artikel 12 (artikel 14 van het voorontwerp, zoals door de Regering geamendeerd.)

De bepalingen van de wet van 1 Augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen omtrent de politie op het rijverkeer, gewijzigd bij de wet van 1 Augustus 1924, zijn van toepassing in geval van overtreding van de bepalingen van artikel 2 dezer wet of van de verordeningen uitgevaardigd ter uitvoering van artikel 3.

Artikel 13 (artikel 15 van het voorontwerp, zoals door de Regering geamendeerd.)

§ 1. Overtreding van de bepalingen van de artikelen 4 en 6 dezer wet of van de ter uitvoering van artikel 10 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.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn daarop van toepassing.

§ 2. Onverminderd de straf, beveelt de rechtbank, zo de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren of zijn gemachtigde daarom verzoeken, dat de plaatsen in hun oorspronkelijke toestand worden hersteld en zulks binnen de grenzen van dit verzoek. De rechtbank bepaalt een termijn voor dit herstel en beslist dat, bij niet-uitvoering van het vonnis, de Minister of zijn gemachtigde daarin op kosten van de betrokkene voorziet. Deze wordt tot terugbetaling van de uitgave gedwongen op overlegging van een staat die wordt begroot op zijn kosten en uitvoerbaar wordt verklaard door de voorzitter van de rechtbank, aan wie daartoe een verzoek wordt gericht zonder toedoen van een pleitbezorger.

§ 3. Benevens de officieren van gerechtelijke politie zijn de beëdigde ambtenaren en beambten die belast zijn met het beheer en de politie der grote wegen, alsmede de beambten die de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren machtigt bij toepassing van de wetgeving op de stedenbouw, bevoegd om de in § 1 omschreven

baux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions déterminées au § 1^{er}.

Donné à , le .

PAR LE ROI :

(Suivent les contresigns des Ministres.)

La chambre était composée de

MM. J. SUETENS, premier président ;
D. DECLEIRE et K. MEES, conseillers d'Etat ;
F. VAN GOETHEM et G. VAN HECKE, assesseurs de la section de législation ;
J. CYPRES, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. DECLEIRE. Le rapport a été présenté par M. GROMMEN, substitut.

Le Greffier, — De Griffier,
(signé/w. get.) J. CYPRES.

Pour deuxième expédition délivrée au Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction.

Le 30 décembre 1955.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

misdrifven op te sporen en vast te stellen in processen-verbaal die bewijskracht hebben tot bewijs van het tegen-deel.

Gegeven te ,

VAN KONINGSWEGE :

(Volgen de medeondertekeningen van de Ministers.)

De kamer was samengesteld uit de

HH. J. SUETENS, eerste-voorzitter ;
D. DECLEIRE en K. MEES, raadsheren van State ;
F. VAN GOETHEM en G. VAN HECKE, bijzitters van de afdeling wetgeving ;
J. CYPRES, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. DECLEIRE. Het verslag werd uitgebracht door de h. GROMMEN, Substituut.

Le Président, — De Voorzitter,
(signé/w. get.) J. SUETENS.

Voor tweede uitgifte afgeleverd aan de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw.

De 30^e December 1955.

De Griffier van de Raad van State,

R. DECKMYN.