

(1)

(N° 248)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 AVRIL 1914.

Projet de loi portant revision de la loi du 1^{er} février 1844-15 août 1897,
sur la police de la voirie ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION ⁽²⁾, PAR M. VISART DE BOCARMÉ.

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis à la Commission a principalement pour objet de permettre aux pouvoirs publics d'arrêter des règlements généraux ou particuliers dans l'intérêt de la conservation, de la viabilité et de la beauté des routes. Il contient aussi des dispositions subsidiaires destinées à fixer plus nettement les principes en ce qui concerne la réalisation des alignements décrétés ou prévus et à assurer l'observation des conditions prescrites par les autorités compétentes. La plus grande partie du projet de loi est donc simplement la confirmation de la réglementation actuelle par l'adoption de dispositions qui la rendent efficace. Il est utile et même nécessaire de combler cette lacune de la loi de 1844 et de réprimer des abus évidents qui sont trop fréquents.

Un seul article du projet de loi constitue une innovation importante, à laquelle il faut applaudir. Les autorités compétentes pourront désormais établir une servitude d'utilité publique, concernant les plantations et les constructions soit au-dessus, soit au-dessous du sol et grevant les propriétés contiguës aux routes, sur une largeur de 8 mètres au maximum, mesurée à partir de l'alignement décrété. Cette servitude pourra être imposée, même dans un but esthétique, pour la beauté de la route. Cette disposition est l'équivalent d'une loi du royaume de Prusse du 2 juillet 1875 et de lois

(1) Projet de loi, n° 105.

(2) La Commission était composée de MM. DU BUS DE WARNAFFE, *président*, CLAES, DE KERCHOVE D'EXAERDE, DESTREE, LEON JOUREZ, THIENPONT, VERACHTERT et VISART DE BOCARMÉ.

semblables de plusieurs autres États allemands qui permettent de décréter un alignement des constructions en recul de l'alignement de la voirie. Il est à remarquer que ces règlements, en Allemagne, ont été appliqués sans difficulté et ont produit d'excellents résultats. En effet, dans les conditions où ces servitudes sont établies, c'est-à-dire en général là où la plus grande partie des terrains contigus aux routes ne sont pas encore bâtis, le recul des constructions a pour résultat invariable une amélioration notable de l'aspect, de l'aération et de l'insolation et, par conséquent, une plus-value des propriétés riveraines. La route ou la rue est plus belle, plus claire, plus saine.

Il est possible d'y planter et d'y maintenir des arbres qui ne gênent personne. Les maisons séparées de la voie publique par des jardinets clôturés souffrent moins de la poussière et du bruit ; elles sont moins exposées à l'indiscrétion des passants et à certaines dégradations. Les terrasses qui sont devant les maisons se prêtent à des usages divers et ne sont nullement du terrain perdu. D'autre part, une voie de 20 mètres de largeur, par exemple, a l'aspect d'un grand boulevard, sans donner lieu à d'aussi grandes dépenses d'expropriation, d'aménagement et d'entretien. Si cependant l'accroissement excessif de la circulation et du roulage exige un élargissement ultérieur de la rue, il est possible de le réaliser sans devoir exproprier et démolir de nombreuses constructions.

Toutes les législations ont consacré un grand nombre de servitudes d'utilité publique et de nécessité générale. Il suffira de citer les servitudes militaires, douanières et forestières ; celles qui grèvent les propriétés riveraines des cours d'eau navigables, des chemins de fer et même des routes en général, et il y en a beaucoup d'autres. Dans tous ces cas les particuliers ont à subir un détriment, ou au moins une restriction de leur droit, non seulement sans indemnité, mais sans aucune compensation quelconque, sans aucune plus-value de leur propriété.

Dans l'hypothèse prévue par le projet de loi, il en est autrement. La servitude imposée est un règlement d'utilité générale et commune, mais elle ne fait au propriétaire aucun tort réel et lui procure même le plus souvent une amélioration de sa situation et une augmentation notable de la valeur de son bien.

La Commission spéciale approuve donc le principe de ces dispositions, mais elle s'est demandée s'il n'y a pas lieu de les rendre formellement applicables à la voirie communale et urbaine. Elle a décidé d'adresser à ce sujet une question à M. le Ministre des Travaux publics. Voici le texte de la lettre qui lui a été adressée :

Bruges, le 23 février 1914.

« A Monsieur le Ministre des Travaux publics, Bruxelles.

» MONSIEUR LE MINISTRE,

» La Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi portant

revision de la loi du 1^{er} février 1844-15 août 1897 sur la police de la voirie m'a chargé de vous adresser la question suivante :

» N'y a-t-il pas lieu de modifier le texte des articles 14 et 15 (nouveaux) de manière à les rendre applicables à la voirie communale comme à la grande voirie et à la voirie provinciale?

» Il est vrai que les municipalités trouvent dans le décret du 14 décembre 1789, dans la loi du 16-24 août et dans la loi communale, les dispositions rappelées dans l'exposé des motifs du projet de loi, qui leur permettent de prendre les mesures et de faire les règlements qui sont nécessaires pour assurer la viabilité, la sécurité et la salubrité, mais jusqu'à présent aucune loi ne leur permet de prendre en considération l'intérêt esthétique. La jurisprudence administrative n'admet pas que ce motif puisse être invoqué dans aucun cas pour réglementer les constructions ou pour établir des servitudes d'utilité publique. Cependant le projet de loi donne à l'État et aux provinces le pouvoir de faire, dans les limites prévues, des règlements généraux et particuliers, qui ont pour objet la *beauté* des routes, comme leur conservation et leur viabilité.

» C'est une innovation heureuse et universellement réclamée, mais il importe d'en faire bénéficier également la voirie communale.

» Plusieurs villes et communes ont déjà essayé de réaliser ce progrès et de sauvegarder l'esthétique par des règlements qui prescrivent, dans certains cas, d'établir l'alignement des constructions en recul de l'alignement de la voirie, mais la légalité de ces mesures est contestée. C'est pourquoi la Commission spéciale désire connaître l'opinion du Gouvernement à ce sujet. Il est à remarquer, en effet, qu'il est aussi très important de conserver la beauté de la voirie communale.

» *Le Rapporteur,*

» AMÉDÉE VISART. »

M. le Ministre des Travaux publics a bien voulu nous faire parvenir la réponse suivante :

« Bruxelles, le 31 mars 1914.

» *A M. le comte Visart de Bocarmé, Membre de la Chambre des Représentants.*

» MONSIEUR LE COMTE,

» Par lettre du 23 février dernier, vous avez bien voulu me soumettre les observations de la Commission spéciale chargée d'examiner le projet de

loi portant modification à la loi du 1^{er} février 1844-15 août 1897 sur la police de la voirie urbaine.

» Cette Commission demande s'il n'y a pas lieu de modifier le texte des articles 14 et 15 nouveaux, de manière à les rendre applicables à la voirie communale, comme à la voirie de l'Etat et à la voirie provinciale.

» L'expérience prouve que les communes trouvent dans la législation existante les moyens suffisants pour protéger leur voirie; cependant, j'estime qu'il n'y a pas d'inconvénient à marquer par un texte précis le droit des communes à ce sujet.

» Dans ce but, il suffirait de remplacer à l'article 14, les mots : « d'une route de grande voirie devra être incorporée dans cette voie publique » par les mots : « d'une voie publique devra y être incorporée » et les mots : « au profit de l'Etat ou de la province » par les mots : « au profit de l'Etat, de la province ou de la commune »

» En outre, l'article 15 devrait être rédigé comme suit : Le Roi, le Conseil provincial ou le Conseil communal, suivant le cas, pourront, dans l'intérêt de la conservation, de la viabilité et de la beauté des voies publiques, arrêter des règlements, etc. (le reste comme dans le texte).

» Si ces modifications étaient adoptées, le titre II de la loi du 1^{er} février 1844 devrait être libellé comme suit : « De la Voirie urbaine et de la grande Voirie ».

» Je me rallierai volontiers aux amendements que la Section centrale présenterait dans ce sens.

» Agréez, Monsieur le Comte, l'assurance de ma haute considération.

» *Le Ministre,*

» J. HELLEPUTTE. »

La Commission spéciale a, en conséquence, amendé le projet de loi dans le sens indiqué par M. le Ministre lui-même et a l'honneur d'en proposer à la Chambre l'adoption avec ces modifications.

Le Rapporteur,
AMÉDÉE VISART.

Le Président,
DU BUS DE WARNAFFE.

**Amendements proposés
par la Commission à l'article 3.**

ART. 14 (nouveau).

1° Remplacer les mots : « d'une route de grande voirie devra être incorporée dans cette voie publique » **par les mots :** « d'une voie publique devra y être incorporée ».

2° Remplacer les mots : « au profit de l'État ou de la province » **par les mots :** « au profit de l'État, de la province ou de la commune ».

ART. 15 (nouveau).

Rédiger comme il suit le commencement de cet article :

Le Roi, le Conseil provincial ou le Conseil communal, suivant le cas, pourront, dans l'intérêt de la conservation, de la viabilité et de la beauté des *voies publiques*, arrêter des règlements. . . (le reste comme au projet de loi).

Amendementen op artikel 3, voorgesteld door de Commissie.

ART. 14 (nieuw).

1° De woorden : « van een aan eene hoofdbaan palend eigendom in dien openbaren weg moet ingelijfd worden » **te vervangen door de woorden :** « van een eigendom, aan een openbaren weg palende, in dezen weg moet ingelijfd worden ».

2° De woorden : « ten bate van den Staat of provincie » **te vervangen door de woorden :** « ten bate van den Staat, van de provincie of van de gemeente ».

ART. 15 (nieuw).

Het begin van dit artikel te doen luiden als volgt :

De Koning, de provinciale raad of de gemeenteraad, volgens de omstandigheden, kunnen, in het belang van de instandhouding, de bruikbaarheid en de schoonheid der *openbare werken*, algemeene of... (het overige zooals in het wetsontwerp).

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 29 APRIL 1914.

Wetsvoorstel houdende herziening der wet van 1 Februari 1844-
15 Augustus 1897 op de politie der wegen ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN
HEER VISART DE BOCARME.

MIJNE HEEREN,

Het wetsontwerp, dat aan het onderzoek van de Commissie is onderworpen, heeft voornamelijk ten doel, aan de openbare machten de bevoegdheid te verleenen om algemeene of bijzondere verordeningen uit te vaardigen in het belang van de instandhouding, de bruikbaarheid en de schoonheid der wegen. Het behelst ook bijkomende bepalingen bestemd om, wat betreft het tot stand brengen van de voorgeschreven of bepaalde rooilijnen, de beginselen op meer nadrukkelijke wijze vast te stellen en om het naleven van de voorwaarden, door de betrokken overheden voorgeschreven, te verzekeren. Het wetsontwerp is dus, grootendeels, enkel de bevestiging van de bestaande regeling, dank zij het invoeren van bepalingen welke haar doelmatig maken. Het is nuttig en zelfs noodzakelijk, deze leemte in de wet van 1844 aan te vullen en bijkbare misbruiken, die al te vaak worden gepleegd, te beteugelen.

Slechts één artikel van het wetsontwerp voert eene belangrijke nieuwigheid in, waarbij men zich dient aan te sluiten. Voortaan kunnen de bevoegde

⁽¹⁾ Wetsontwerp, nr 105.

⁽²⁾ De Commissie, voorgezeten door den heer DU BUS DE WARNAFFE, bestond uit de heeren CLAES, DE KERCHOVE D'EXAERDE, DESTREE, LÉON JOUREZ, THIENPONT, VERACHTERT en VISART DE BOCARME.

machten eene erfdienstbaarheid ten algemeenen nutte vestigen betreffende de beplantingen en de werken, hetzij boven, hetzij onder den grond; die erfdienstbaarheid zou de aan de wegen palende eigendommen bezwaren op eene breedte van ten hoogste 8 meter, gemeten vanaf de vastgestelde rooilijn. Gezegde erfdienstbaarheid kan zelfs, met een aesthetisch doeleinde, opgelegd worden ter wille van de schoonheid van den weg. Deze bepaling strookt volkomen met eene wet van het Koninkrijk Pruisen, dd. 2 Juli 1875, en met gelijksoortige wetten in verschillende Deutsche Staten, krachtens welke men voor de gebouwen eene rooilijn kan voorschrijven achter de rooilijn van den weg. Het dient te worden gezegd dat die verordeningen in Duitschland zonder bezwaar werden toegepast en uitnemende gevolgen hadden. Inderdaad, in de omstandigheden waarin deze erfdienstbaarheden worden opgelegd, m. a. w. in 't algemeen daar, waar het grootste gedeelte van de langs de wegen gelegen gronden nog niet bebouwd zijn, heeft het achteruitbouwen steeds ten gevolge, dat het uitzicht, de verluchting en het lichtgeven der zon merklijk beter zijn en dat, bijgevolg, de aanpalende eigendommen eene hoogere waarde verkrijgen. De weg of de straat is schooner, luchtiger, gezonder.

Men kan er boomen planten en behouden, welke niemand hinderen. In de huizen, welke van den openbaren weg gescheiden zijn door middel van besloten tuintjes, heeft men minder te lijden van het stof en van het straatgerucht; men is er minder blootgesteld aan de onbescheidenheid der voorbijgangers en aan zekere beschadigingen. De vóór de huizen gelegen terrassen zijn tot velerlei doeleinden geschikt en zijn geenszins onbruikbare gronden. Anderzijds heeft een weg, die b. v. 20 meter breed is, het uitzicht van een groote laan, zonder dat daartoe zoo groote uitgaven wegens onteigening, geschiktmaking en onderhoud noodig zijn. Echter, mocht later, ten oorzake van de overdreven toeneming van het verkeer en van het gerij, eene verbreeding van de straat noodzakelijk worden, dan kan zulks geschieden zonder dat daartoe talrijke huizen moeten onteigend en afgebroken worden.

Al de wetten hebben tal van erfdienstbaarheden ten algemeenen nutte en van algemeen belang ingevoerd. Laten wij slechts vermelden de krijgs-, tol- en boschdienstbaarheden; die, welke de eigendommen bezwaren, gelegen langs de bevaarbare waterlooppen, langs de spoorwegen en zelfs langs de wegen in 't algemeen; er zijn nog vele andere erfdienstbaarheden. In al die gevallen wordt aan de bijzondere personen een nadeel, althans eene inkrimping van hun recht opgelegd, niet alleen zonder schade-loosstelling, doch zonder de minste vergoeding, zonder dat hun eigendom daardoor eenige hoogere waarde verkrijgt.

In het geval, bij het wetsontwerp voorzien, is het anders gelegen. De opgelegde erfdienstbaarheid is een reglement ten algemeenen en gemeenschappelijken nutte, doch zij berokkent aan den eigenaar geen wezenlijke schade; zelfs bekomt hij daardoor, in de meeste gevallen, eene verbetering van zijnen toestand en eene werkelijke verhooging van de waarde van zijn goed.

De Bijzondere Commissie keurt dus het beginsel van die bepalingen goed; doch zij vroeg zich af, of het niet noodig was, ze uitdrukkelijk toepasselijk te verklaren op de gemeentelijke en stedelijke wegenis. Zij besliste, hieromtrent eene vraag te richten tot den Minister van Openbare Werken. De hem toegezonden brief luidde :

Brugge, 23 Februari 1914.

« *Den heer Minister van Openbare Werken, te Brussel.*

» MIJNHEER DE MINISTER,

» De Bijzondere Commissie, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende herziening der wet van 1 Februari 1844-15 Augustus 1897 op de politie der wegen, gelastte mij de volgende vraag tot u te richten :

» Dient de tekst van de artikelen 14 en 15 (nieuw) niet te worden gewijzigd, zoodat zij van toepassing zouden zijn zoowel op de gemeentewegen als op de groote wegen en de provinciale wegen ?

» Het is waar dat de gemeentebesturen in het decreet van 14 December 1789, in de wet van 16-24 Augustus en in de gemeentewet de in de Toelichting van het wetsontwerp aangehaalde bepalingen vinden, krachtens welke zij de noodige maatregelen kunnen nemen en de noodige reglementen kunnen invoeren om de bruikbaarheid, de veiligheid en de gezondheid te verzekeren; doch tot nu toe geeft geene wet hun de bevoegdheid om het aesthetisch belang in aanmerking te nemen. De administratieve rechtspraak neemt niet aan, dat deze reden in eenig geval kunne ingeroepen worden om het oprichten van gebouwen te regelen of om erfdienstbaarheden ten algemeenen nutte te vestigen. Het wetsontwerp machtigt nochtans den Staat en de provinciën, binnen de bepaalde grenzen algemeene en bijzondere verordeningen vast te stellen, die de *schoonheid* der wegen, zoowel als hun behoud en hunne bruikbaarheid ten doel hebben.

» Dat is een voordeelige en algemeen gevraagde nieuwigheid, doch zij dient ook ten goede te komen aan de gemeentewegen.

» Reeds trachtten verscheidene steden en gemeenten dezen vooruitgang te verwezenlijken en de aesthetiek te vrijwaren door middel van verordeningen welke, in sommige gevallen, voorschrijven de rooilijn van de gebouwen te brengen achter de rooilijn van den weg; de wettelijkheid van die maatregelen wordt echter betwist. Daarom verlangt de Bijzondere Commissie de zienswijze van de Regeering hieromtrent te kennèn. Het dient trouwens te worden gezegd dat het ook van zeer groot belang is, de schoonheid van de gemeentewegen te behouden.

» *De Verslaggever,*

» AMÉDÉE VISART. »

De Minister van Openbare Werken deed ons het volgende antwoord geworden :

» Brussel, 31 Maart 1914.

» *Den heer graaf Visart de Bocarmé, lid van de Kamer der Volksvertegenwoordigers.*

MIJNHEER DE GRAAF,

» Bij schrijven dd. 23 Februari ll. hebt gij mij kennis gegeven van de aanmerkingen der Bijzondere Commissie, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende herziening der wet van 1 Februari 1844-15 Augustus 1897 op de politie der stadswegen.

» Deze Commissie vraagt of de tekst der nieuwe artikelen 14 en 15 niet dient te worden gewijzigd, zoodat zij van toepassing zouden zijn op de gemeentewegen, evenals op de groote wegen en provinciale wegen.

» Uit het verleden blijkt dat de gemeenten in de bestaande wetten toereikende middelen vinden om hare wegen te beschermen; ik ben nochtans van gevoelen dat er geen bezwaar in ligt, het recht van de gemeenten op dit gebied te bepalen door een duidelijken tekst.

« Daartoe zou het volstaan, in artikel 14 de woorden : « van een aan eene hoofdbaan palend eigendom in dien openbaren weg moet ingelijfd worden » te vervangen door de woorden : « van een eigendom, aan een openbaren weg palende, in dezen weg moet ingelijfd worden » en de woorden : « ten bate van den Staat of provincie » te vervangen door de woorden : « ten bate van den Staat, van de provincie of van de gemeente ».

» Bovendien zou artikel 15 moeten luiden : De Koning, de provinciale raad of de gemeenteraad, volgens het geval, kunnen, in het belang van de instandhouding, de bruikbaarheid en de schoonheid der openbare wegen, algemeene of bijzondere verordeningen vaststellen, enz. (het overige zooals in den tekst).

» Worden deze wijzigingen aangenomen, dan zou titel II der wet van 1 Februari 1844 moeten luiden : « Van de stadswegen en van de groote wegen ».

» Volgaarne zal ik mij vereenigen met de amendementen, welke de Middenafdeeling daartoe mocht indienen.

» Aanvaard, Mijnheer de Graaf, de verzekering mijner hoogachting.

» *De Minister,*

» J. HELLEPUTTE. »

De Bijzondere Commissie heeft bijgevolg het wetsontwerp gewijzigd zooals door den heer Minister zelf is aangewezen en zij heeft de eer aan de Kamer voor te stellen, het aldus gewijzigd ontwerp aan te nemen.

De Verslaggever,
AMÉDÉE VISART.

De Voorzitter,
DU BUS DE WARNAFFE.

**Amendements proposés
par la Commission à l'article 3.**

ART. 14 (nouveau).

1° Remplacer les mots : « d'une route de grande voirie devra être incorporée dans cette voie publique » **par les mots :** « d'une voie publique devra y être incorporée ».

2° Remplacer les mots : « au profit de l'État ou de la province » **par les mots :** « au profit de l'État, de la province ou de la commune ».

ART. 15 (nouveau).

Rédiger comme il suit le commencement de cet article :

Le Roi, le Conseil provincial ou le Conseil communal, suivant le cas, pourront, dans l'intérêt de la conservation, de la viabilité et de la beauté des *voies publiques*, arrêter des règlements. . . (le reste comme au projet de loi).

Amendementen op artikel 3, voorgesteld door de Commissie.

ART. 14 (nieuw).

1° De woorden : « van een aan eene hoofdbaan palend eigendom in dien openbaren weg moet ingelijfd worden » **te vervangen door de woorden :** « van een eigendom, aan een openbaren weg palende, in dezen weg moet ingelijfd worden ».

2° De woorden : « ten bate van den Staat of provincie » **te vervangen door de woorden :** « ten bate van den Staat, van de provincie of van de gemeente ».

ART. 15 (nieuw).

Het begin van dit artikel te doen luiden als volgt :

De Koning, de provinciale raad of de gemeenteraad, volgens het geval, kunnen, in het belang van de instandhouding, de bruikbaarheid en de schoonheid der *openbare wegen*, algemeene of... (het overige zooals in het wetsontwerp).