

(1)

( N° 14. )

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 7 DÉCEMBRE 1865.

Modifications à la loi du 10 avril 1844, sur les chemins vicinaux (1).

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. DUPONT.

MESSIEURS,

La loi du 10 avril 1844 a posé le principe que l'amélioration et l'entretien de la voirie vicinale sont avant tout une charge de la commune. Toutefois, le législateur ne perdit pas de vue que, dans certains cas, la réparation des chemins doit incomber aux particuliers : il peut arriver, en effet, que des exploitants fassent des transports sur une échelle très-considérable et causent à la voirie un dommage qui excède de beaucoup celui qui résulte d'un usage normal et ordinaire du chemin. C'est pour les atteindre et les obliger à réparer les dégradations exceptionnelles qu'ils auraient occasionnées, qu'on introduisit dans la loi l'article 25, qui est ainsi conçu :

« Lorsqu'un chemin, entretenu à l'état de viabilité, sera habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de tourbières, de carrières, de mines ou de toute autre entreprise industrielle, les propriétaires ou entrepreneurs des exploitations pour lesquelles les transports se font pourront être appelés à contribuer à l'entretien de ces chemins, par des subventions spéciales, proportionnées aux dégradations causées par ces exploitations. Il en sera de même pour les exploitations de forêts, en cas de défrichement.

» Les subventions, lorsqu'il y aura dissentiment, seront, après expertise contradictoire, réglées par les administrations communales, sous l'approbation de la députation permanente du conseil provincial.

---

(1) Projet de loi, n° 18.

(2) La section centrale, présidée par M. MOREAU, était composée de MM. VANHOORDE, DUPONT, MULLER, BRACONIER, DE WANDRE et DE KERCHOVE.

» En cas d'opposition de la part desdits entrepreneurs ou propriétaires, les communes pourront, sur l'avis de la députation permanente du conseil provincial, être autorisées par arrêté royal à établir des péages. »

Pendant plusieurs années, cette disposition ne donna lieu à aucune difficulté; mais, en 1834, une contestation surgit entre l'entrepreneur des travaux du chemin de fer d'Erquelines et une commune du Hainaut dont il avait détérioré les chemins. Malgré les réclamations qui lui furent adressées, il refusa de réparer le dommage. La commune crut alors pouvoir lui imposer une subvention spéciale. L'entrepreneur persista dans sa résistance, et le tribunal de Charleroi fut ainsi appelé à préciser les pouvoirs des communes en cette matière. Il jugea que l'article 23 de la loi sur les chemins vicinaux laissait à la commune le choix entre l'établissement d'un péage et une subvention obligatoire pour l'exploitant.

La Cour de cassation, saisie à son tour du litige, n'a pas partagé cet avis, et, sur les conclusions conformes de M. le procureur général Leclercq, elle a cassé le jugement déféré à sa censure. D'après cet arrêt, les communes doivent se mettre d'accord avec les intéressés sur le chiffre de la subvention qu'elles réclament, et, en cas de dissentiment, la loi ne leur laisse qu'une seule arme pour vaincre cette résistance : l'établissement d'un péage, avec l'autorisation du Gouvernement.

Cette doctrine conduit, dans la pratique, à des résultats qu'on ne peut admettre. Le droit des conseils communaux d'établir un péage se trouve, dit l'exposé des motifs du projet de loi, le plus souvent paralysé par la loi sur les barrières, du 18 mars 1833, qui accorde des exemptions à ces mêmes industriels qu'il s'agit d'atteindre : de cette manière, ils échappent tout à la fois et à la subvention et au péage, bien qu'ils soient la cause principale des frais considérables que la commune doit s'imposer pour l'entretien de la route.

Afin de remédier à cet état de choses, le Gouvernement propose de consacrer par une loi le système adopté par le tribunal de Charleroi, et de rendre à l'avenir obligatoire la subvention spéciale : on veut revenir, en définitive, aux principes inscrits dans la législation française, et dont on s'était écarté en 1841.

En effet, l'article 14 de la loi française du 21 mai 1836 porte ce qui suit : « Toutes les fois qu'un chemin vicinal, entretenu en état de viabilité par une commune, sera habituellement ou temporairement dégradé par les exploitations de mines, de carrières, de forêts ou de toute autre entreprise industrielle, appartenant à des particuliers, à des établissements publics, à la Couronne ou à l'État, il pourra y avoir lieu à imposer aux entrepreneurs ou propriétaires, suivant que l'exploitation ou les transports auront eu lieu pour les uns ou pour les autres, des subventions spéciales, dont la quotité sera proportionnée à la dégradation extraordinaire qui devra être attribuée aux exploitations.

» Ces subventions pourront, au choix des subventionnaires, être acquittées en argent ou en prestations en nature, et seront exclusivement affectées à ceux des chemins qui y auront donné lieu.

» Elles seront réglées annuellement, sur la demande des communes, par les conseils de préfectures, après des expertises contradictoires, et recouvrées comme en matière de contributions directes.

» Les experts seront nommés suivant le mode déterminé par l'art. 17 ci-après.

» Ces subventions pourront être aussi déterminées par abonnement, elles seront réglées dans ce cas par le préfet en conseil de préfecture. »

Comme on le voit, la subvention est obligatoire en France; l'industriel est tenu de la payer comme toute autre contribution dont il peut être frappé, il y a sous ce rapport assimilation complète. Ce système a produit d'excellents résultats, et nous avons vainement cherché dans les divers auteurs qui ont traité cette matière des plaintes ou des critiques dont il aurait été l'objet. Nous pouvons donc admettre qu'il a fait ses preuves, et qu'une expérience de trente années lui a été favorable chez nos voisins.

Cependant il ne prévalut pas dans notre pays en 1841.

La discussion, dans la Chambre et dans le Sénat, porta naturellement sur le caractère à donner à la subvention, mais on ne voulut pas la rendre obligatoire : on craignit sans doute d'étendre outre mesure la sphère d'action du pouvoir administratif. « La subvention, disait la section centrale, doit être fixée de gré à gré par convention entre le propriétaire et la commune, et, à défaut d'entente, la commune pourra être autorisée à établir des péages. » Le Ministre de l'Intérieur, interpellé sur ce point, faisait la même déclaration : « En cas de refus de consentir à la taxe, la commune n'aura plus d'autre ressource que de demander l'établissement d'un péage, ce qui est dans le droit commun, car, en définitive, le Gouvernement peut accorder des péages pour les chemins pavés et empierrés. »

Aujourd'hui que les vices de ce système ont été révélés d'une manière évidente par la pratique, l'intérêt général exige impérieusement qu'une loi nouvelle vienne consacrer en Belgique le principe abandonné en 1841.

On ne peut méconnaître, en effet, qu'il repose sur l'équité la plus rigoureuse : le projet est en parfaite harmonie avec la règle générale posée par la section centrale en 1841.

« Tous les habitants, disait-elle, ayant le droit de se servir des chemins vicinaux, doivent contribuer à leur entretien en proportion du degré d'utilité qu'ils en retirent. » Si donc le chemin n'est dégradé que par les transports ordinaires des habitants, c'est à la commune à le réparer; lorsque le chemin sert à plusieurs communes, ces dernières devront intervenir dans les frais d'entretien; enfin, si certains particuliers se servent du chemin d'une manière toute exceptionnelle, il est tout juste d'accorder à la commune le droit de les obliger à supporter une partie de la dépense. Or, les péages seront souvent insuffisants pour atteindre ce résultat si désirable.

Comme le remarque l'exposé des motifs, beaucoup d'exploitants sont exempts des droits de barrières en vertu de l'art. 7 de la loi du 18 mars 1853. Il est vrai sans doute que cette loi n'est faite que pour les routes de l'État et les routes provinciales, et qu'il dépend du Gouvernement et des communes de ne pas appliquer cette exemption aux chaussées vicinales. (Arrêté royal du 26 octobre 1850, loi du 24 mars 1858, arrêts de cassation du 28 mars 1859, 13 février et 17 juillet 1854.) Mais en procédant ainsi, la commune frapperait par son péage tous les transports industriels, alors même qu'ils n'occasionneraient pas de dégradations *extraordinaires* aux chemins; c'est là un inconvénient grave. Il est d'intérêt général et de stricte équité d'exempter certains industriels dans des situations déterminées. Qu'on frappe ceux qui usent du chemin d'une manière exceptionnelle, rien de mieux, mais pourquoi les autres souffriraient-ils les conséquences d'un état de choses auquel ils sont restés étrangers. Il reste donc vrai que le moyen le plus pratique et le plus juste dont la commune puisse disposer, c'est la subvention obliga-

toire. Le péage peut en outre être insuffisant pour réparer le dommage causé; très-souvent un exploitant nuit énormément à une route par la nature de ses transports et par le choix de l'époque à laquelle il les effectue; il n'y a dans ce cas aucune proportion entre le taux du péage qu'il acquitte et la dégradation qu'il occasionne.

La subvention présente encore cet avantage, qu'elle peut s'étendre aux dommages causés antérieurement. Souvent les faits qui entraînent la dégradation d'une route sont accidentels et de courte durée, l'établissement d'un péage nécessite des délais, et, lorsque le péage sera enfin régulièrement établi, les transports auront peut-être cessé : dans tous les cas, l'industriel échappera complètement à la responsabilité du passé; la subvention au contraire sera fixée eu égard à l'intégralité du dommage.

Pourquoi, enfin, si les finances de la commune lui permettent d'entretenir le chemin sans péage, l'obliger sans utilité et malgré elle, parce qu'un industriel vient dégrader sa route, à établir un péage qui frappera tous ceux qui se servent du chemin et sera supporter par tous la faute d'un seul.

On encouragerait ainsi indirectement la création de barrières, alors qu'on devrait chercher plutôt à les supprimer.

Aussi le projet de loi a-t-il reçu dans toutes les sections le plus favorable accueil.

#### EXAMEN DU PROJET DE LOI EN SECTIONS.

La 1<sup>re</sup> et la 6<sup>e</sup> section adoptent le projet de loi sans observation.

La seconde fait remarquer que les subventions, à réclamer des industriels, ne devraient pas être établies sans que ceux-ci aient été entendus; elle propose, en cas de dissentiment, que l'expertise soit de droit; elle adopte à l'unanimité le projet de loi.

La troisième section attire l'attention de la section centrale sur le point de savoir si l'industriel, atteint par le paiement d'une subvention, sera également assujéti à des péages établis sur le chemin vicinal; et, en cas d'affirmative, s'il ne doit pas être déclaré expressément dans la loi que, dans la fixation de la subvention, on tiendra compte de la taxe qu'il aura acquittée.

La quatrième section demande quelle sera l'étendue des pouvoirs attribués à la députation par le projet de loi, et quelle utilité il y a à exiger son approbation en cas d'accord entre les parties. Elle pose la question de savoir si le projet de loi est applicable aux wateringues.

La cinquième section appelle l'attention de la section centrale sur le sens peut-être trop restreint des expressions : *toute autre entreprise industrielle*, de l'article 23 de la loi du 10 avril 1841. Ces expressions comprennent-elles toutes les industries agricoles, et notamment toutes les sucreries, par exemple les sucreries ou distilleries agricoles exploitées par des cultivateurs?

Elle demande, que la section centrale examine s'il n'y a pas lieu d'ajouter à l'article un paragraphe ainsi conçu : « Toutefois lorsque des péages sont établis, les entrepreneurs ou propriétaires qui profiteront de l'article 7, paragraphe 14, de la loi du 18 mars 1833, seront seuls soumis au paiement de subventions particulières. »

Elle rejette une proposition consistant à faire payer une subvention, nonobstant l'existence de barrières, à toute industrie qui détériore exceptionnellement un chemin vicinal.

Elle adopte le projet de loi.

### DISCUSSION DU PROJET EN SECTION CENTRALE.

Après avoir examiné les procès-verbaux des diverses sections, la section centrale ne tarda pas à se convaincre que le projet de loi, tel qu'il était soumis à la Chambre, présentait plusieurs lacunes qu'il importait de combler, et soulevait des difficultés sérieuses qu'il fallait résoudre, pour empêcher qu'on ne dût encore recourir par la suite au pouvoir législatif.

En conséquence, elle arrêta une série de questions qui furent adressées à M. le Ministre de l'Intérieur. La réponse qu'elle a reçue donna lieu à une nouvelle demande d'explications, et l'on reconnut bientôt que, pour avoir une loi complète et claire, il était nécessaire de refondre entièrement la rédaction de l'article 23 de la loi de 1841.

La section centrale décida donc, à l'unanimité, que l'on présenterait à la Chambre un article nouveau destiné à prendre, dans la loi de 1841, la place de l'article 23 supprimé.

Après une longue correspondance avec le Gouvernement, elle résuma le débat en un certain nombre de questions qu'elle résolut successivement.

1<sup>re</sup> QUESTION. — Quels exploitants pourront être frappés d'une subvention ?

Ce point est déjà décidé par la loi de 1841. Elle frappe toutes les exploitations qui ont un caractère industriel, quand même elles sont un accessoire de l'agriculture. On doit considérer comme tombant dans cette catégorie les distilleries agricoles et les sucreries.

Il est impossible de prévoir toutes les espèces particulières qui peuvent se présenter dans la pratique; toutefois, les principes suivants pourront en général être suivis, sauf, les exceptions qui résulteraient de circonstances spéciales.

Si la dégradation extraordinaire d'un chemin a pour cause l'existence d'une exploitation, l'entrepreneur ou le propriétaire de cette exploitation, est tenu de la réparer sans pouvoir prétendre que cette obligation ne lui incombe pas, parce qu'il n'effectue pas lui-même ses transports. Il importe peu que les transports se fassent à ses frais et sous ses ordres, ou qu'ils se fassent pour le compte des acheteurs ou fournisseurs de son usine. Il suffit que le dommage soit la conséquence nécessaire de l'existence de l'établissement; de telle sorte que, si cet établissement n'eût pas existé, les dégradations n'auraient pas eu lieu. Si l'exploitation se fait pour le compte d'un locataire, d'un entrepreneur, qui exercent les droits du propriétaire d'une manière permanente, c'est à ceux-là et non au propriétaire que la commune devra s'adresser.

Si la question de savoir qui doit la subvention s'élevait, non entre un entrepreneur et un propriétaire; mais entre deux établissements, passibles l'un et l'autre de la subvention, l'un vendant et l'autre achetant des produits, il faudra rechercher dans l'intérêt et pour le compte duquel de ces établissements les transports ont été effectués, et c'est à charge de celui-ci que l'imposition devra être mise.

2<sup>o</sup> QUESTION. — Quel est le dommage dont la réparation est due?

La section centrale estime qu'il y a lieu, pour éviter toute équivoque, de le caractériser nettement dans la loi, en intercalant dans le § 1<sup>er</sup> de l'article 23 de la loi de 1841 le mot: *extraordinaire*, emprunté à la loi française: comme le dit l'un des commentateurs de cette dernière loi, « il ne faut pas conclure de l'article qu'aucune exploitation ou entreprise industrielle ne pourra se servir des chemins vicinaux sans payer une subvention extraordinaire, en outre de celle à laquelle elle aura été imposée comme habitante de la commune; les chemins sont faits pour y passer, et ce n'est pas parce qu'on se servira un peu plus habituellement de l'un ou de l'autre de ces chemins que l'on devra être assujéti à payer une subvention spéciale. »

Il faudra donc que les dégradations soient extraordinaires, c'est-à-dire, qu'elles dépassent dans une notable proportion celles qui sont l'effet de l'usage commun et habituel du chemin.

La subvention sera fixée d'après le montant de cette dégradation, et sans qu'on puisse tenir compte du dommage résultant d'un emploi ordinaire de la route.

3<sup>me</sup> QUESTION. — Soumettra-t-on l'industriel à une subvention quand il existera un péage sur le chemin?

Cette question a donné lieu à une discussion assez animée dans le sein de la section centrale. Elle a fini par se rallier à l'idée que l'existence d'un péage ne devait pas exclure la faculté d'imposer une subvention obligatoire à l'industriel qui détériorerait un chemin d'une manière extraordinaire. Le péage, dans un grand nombre de cas, et surtout quand il s'agit de transports pondéreux, faits pendant la saison des pluies, est, comme nous l'avons dit plus haut, complètement insuffisant pour réparer le dommage causé à la route. Il peut même arriver que l'exploitant échappe au péage, soit en vertu d'une exemption légale, soit par suite de la situation des lieux. Dans tous les cas, une disposition qui interdirait la subvention quand il existe un péage, serait contraire aux intentions du législateur de 1841: il a posé ce principe d'équité que chacun doit contribuer à l'entretien d'un chemin en proportion de l'usage qu'il en fait et de l'utilité qu'il en retire. Or, l'industriel qui cause à la route un dommage bien plus considérable que la taxe qu'il acquitte, ne serait pas atteint comme la loi l'a voulu.

Mais s'il est juste que, pour imposer une subvention, la commune ne soit pas obligée de renoncer aux péages, il faut aussi que l'on tienne compte à l'exploitant des taxes qui auront frappé les transports à raison desquels il est spécialement imposé. Il résulte bien clairement de la discussion de la loi de 1841, que toute dégradation ne donnera pas nécessairement ouverture à la subvention, mais que l'administration examinera, au préalable, si le montant de la taxe annuelle, payée soit par cet industriel, soit par ses acheteurs ou fournisseurs, à raison du passage des transports de son usine devant le bureau de perception, n'est pas assez élevé pour justifier les détériorations commises. En un mot, il n'y a pas usage abusif du chemin de la part de l'exploitant, s'il ne le dégrade pas dans une proportion qui excède la part pour laquelle il intervient par les péages dans les frais d'entretien.

La section centrale a pensé qu'il y avait lieu d'introduire, en faveur des industriels, une autre exception au principe de la subvention: elle consiste à ne l'admettre, concurremment avec des péages, que si ces derniers ne suffisent pas à l'entretien du

chemin. S'il y a équilibre entre ces frais d'entretien et le montant de la taxe, il y a présomption que le chemin n'est pas détérioré d'une manière extraordinaire, et, dès lors, il n'y a pas lieu de recourir à une mesure qui, dans l'application, peut donner lieu à des appréciations plus ou moins arbitraires.

4<sup>me</sup> QUESTION. — Par qui le dommage sera-t-il fixé?

Cette question doit se résoudre par une distinction.

S'agit-il d'un chemin vicinal de grande communication, qui intéresse plusieurs communes d'une même province ou de deux provinces limitrophes? c'est, aux termes des articles 24 et 25 de la loi de 1841, la députation permanente et le Gouvernement, suivant les cas, qui concentrent en leurs mains tous les pouvoirs. Ils désignent les communes qui doivent contribuer aux dépenses d'entretien et la proportion dans laquelle chacune d'elles devra intervenir dans ces frais.

S'il en est ainsi, c'est, à notre avis, à ces autorités qu'il appartient, pour des chemins de cette catégorie, de fixer *pour chaque industriel* le montant de la subvention spéciale qui doit lui être imposée. C'est du reste de cette manière que l'on agit déjà aujourd'hui dans la pratique.

S'agit-il au contraire d'un chemin vicinal qui n'a pas été déclaré de grande communication, la commune sur le territoire de laquelle il se trouve a conservé son droit d'administration plein et entier; c'est dès lors, conformément aux principes généraux, le conseil communal qui doit fixer le montant de la subvention, sauf recours à la députation permanente en cas de dissentiment.

Cette marche devra cependant être abandonnée quand le siège de l'exploitation se trouvera dans une commune autre que celle dont elle dégrade les chemins. Ce sera alors la députation qui devra intervenir, si l'établissement se trouve dans la même province, et le Roi dans tout autre cas; il faudra, bien entendu, une demande de la commune intéressée.

5<sup>o</sup> QUESTION. — Quelles garanties doivent être données aux exploitants pour assurer l'exécution impartiale de la loi?

La section centrale, en se ralliant au principe de la subvention obligatoire, a voulu éviter, autant que possible, tous actes arbitraires dont les exploitants pourraient être victimes. Les garanties qu'elle propose d'introduire en leur faveur sont les suivantes :

1<sup>o</sup> Une estimation provisoire et préalable doit avoir lieu; elle doit être notifiée aux exploitants par voie administrative, c'est-à-dire, suivant les cas, par le collège des bourgmestre et échevins ou par le Gouverneur;

2<sup>o</sup> Un délai de 15 jours leur est accordé pour produire leurs observations;

3<sup>o</sup> Ils peuvent exiger une expertise contradictoire;

4<sup>o</sup> Ce n'est qu'après l'accomplissement de ces formalités que l'autorité compétente, c'est-à-dire le conseil communal, la députation ou le Roi, fixe le chiffre de la subvention;

5<sup>o</sup> Un recours pourra être exercé par l'exploitant auprès de l'autorité supérieure contre les décisions du conseil communal et de la députation.

Le même recours est accordé aux autorités communales contre les décisions de la députation permanente.

Cet ensemble de mesures empêchera que les communes ne cherchent à faire supporter par les exploitants, sans en avoir le droit, une partie de leurs frais d'entretien. Ils peuvent présenter leurs observations, démontrer l'inanité des griefs que l'on articule contre eux, éclaircir la question de fait à l'aide d'une expertise, se pourvoir jusqu'auprès du Roi contre les décisions administratives qui auraient porté atteinte à leurs droits. Il nous semble impossible que, dans ces conditions, le droit d'imposer une subvention entraîne encore des abus sérieux.

Ajoutons que l'estimation devra avoir lieu *annuellement* : c'est une modification que nous empruntons à la loi française ; en outre, la subvention devra être fixée pour chaque exploitant *spécialement* et non pas en bloc, sauf répartition entre les divers industriels qui ont contribué à la dégradation extraordinaire.

Après avoir ainsi résolu sur les diverses questions que soulevait l'examen du projet de loi, la section centrale, par quatre voix et deux abstentions, a arrêté le texte suivant qu'elle vient soumettre à votre approbation. Il est conforme aux solutions que nous venons d'indiquer :

(Voir le projet de loi de la section centrale, à la page 9.)

La section centrale espère que le projet, tel qu'il est amendé par elle, donnera satisfaction à tous les intérêts légitimes. D'une part, les exploitants ne pourront plus se soustraire à la réparation des dégradations abusives et exceptionnelles qu'ils auront causées aux chemins; les communes ne seront plus désarmées vis-à-vis d'eux et ne devront pas assister, sans pouvoir y remédier, à la destruction des voies vicinales pour lesquelles elles se sont imposé de lourds sacrifices. D'autre part, les industriels ne pourront se plaindre de la situation qui leur est faite par la loi nouvelle, car les principes sur lesquels elle se base sont conformes à l'équité; ils sont suivis en France depuis près de trente ans, et leur application est entourée de garanties tellement sérieuses, que des abus ne sont guère à redouter.

*Le Rapporteur,*

EMILE DUPONT.

*Le Président,*

A. MOREAU.

---

## PROJETS DE LOI

### Projet du Gouvernement.

#### ARTICLE UNIQUE.

Les §§ 3 et 4 de la loi du 10 avril 1841 sont remplacés par la disposition suivante :

Ces subventions seront fixées par le conseil communal, sous l'approbation de la députation permanente du conseil provincial, conformément à l'art. 19 (de la loi du 10 avril 1841) et recouvrées conformément à l'art. 20 (de la même loi).

### Projet de la section centrale.

#### ARTICLE UNIQUE.

L'article 25 de la loi du 10 avril 1841, est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

Lorsqu'un chemin entretenu à l'état de viabilité sera habituellement ou temporairement dégradé d'une manière extraordinaire par des exploitations de tourbières, de carrières, de mines ou de toute autre entreprise industrielle, les propriétaires ou entrepreneurs des exploitations pour lesquelles les transports se font, pourront être appelés annuellement à contribuer à l'entretien de ce chemin par des subventions spéciales, proportionnées aux dégradations extraordinaires qu'ils occasionnent. Il en sera de même pour les exploitations de forêts, en cas de défrichement.

S'il existe des péages sur ce chemin, des subventions ne pourront être établies que si ces péages ne suffisent pas à son entretien.

Si les transports à raison desquels un exploitant est frappé d'une subvention, sont soumis à des péages, il lui en sera tenu compte pour déterminer le chiffre de cette subvention.

Le conseil communal fixera, à titre provisoire, le montant de chaque subvention spéciale. Sa délibération sera notifiée aux exploitants par la voie administrative; ceux d'entre eux qui se croiraient lésés pourront, pendant quinze jours à dater de la notification, réclamer auprès du conseil communal et même exiger une simple expertise contradictoire.

Après l'accomplissement de ces formalités, les subventions seront réglées par le conseil communal: toutefois, si l'exploitation est située dans une autre commune que celle sur le territoire de laquelle les dégradations ont eu lieu, la subvention sera réglée, à la demande du conseil communal de cette dernière commune, par la députation permanente, si l'établissement est situé dans la même province, et par le Roi dans tout autre cas.

Si le chemin a été déclaré chemin vicinal de grande communication, ou si l'on se trouve dans le cas prévu par l'art. 25 de la loi du 10 avril 1841, la subvention, suivant le cas, sera fixée directement, soit par la députation, soit par le Roi; les formalités préparatoires qui sont prescrites au conseil communal seront également observées.

## Projet du Gouvernement.

## Projet de la section centrale.

Tout exploitant qui se croira surtaxé par la décision du conseil communal, pourra adresser une réclamation à la députation permanente qui statuera, le conseil communal entendu : un recours au Roi pourra, dans tous les cas, être exercé par les autorités communales et par les exploitants, contre les décisions de la députation permanente.

Ce droit d'appel ou de recours devra être exercé dans la quinzaine, à dater de la notification, par la voie administrative, de la décision attaquée.

L'article 137 de la loi communale et l'article 20 de la loi du 10 avril 1841 sont applicables aux subventions établies en vertu de la présente disposition.