

BELGISCHE SENAAT**SENAT DE BELGIQUE****ZITTING 1984-1985****SESSION DE 1984-1985**

28 MEI 1985

28 MAI 1985

**Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van
9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds**

**Projet de loi modifiant la loi du
9 août 1955 relative au Fonds des Routes**

MEMORIE VAN TOELICHTING**EXPOSE DES MOTIFS**

Een wegennet moet, om volkomen efficiënt te zijn, globaal goed onderhouden worden, goed gedimensioneerd zijn en de minimumkarakteristieken vertonen inzake veiligheid.

Daaronder verstaat men dat niet enkel de rijkswegen, maar ook de gemeente- en provinciewegen deze karakteristieken moeten vertonen zodra ze bestemd zijn een rol te spelen in het goed verloop van het nationaal wegverkeer.

Gezien de algemene slechte staat van hun financiën, stellen de meeste verantwoordelijke lokale overheden van deze infrastrukturen, het onderhoud en de modernisering van deze wegen uit.

Dit feit heeft tot gevolg de homogeniteit van ons wegennet te verbreken en erbinnen gevaarlijke zones te stichten.

Men moet anderzijds wel toegeven dat de Staat dikwijls door de structuur van zijn wegennet, de doortocht van een zekere verkeersflux via bepaalde secundaire wegen begunstigt.

Anderzijds, vertoont het gemeentelijk, provinciaal of nationaal wegennet soms zeer gevaarlijke toestanden die voor de weggebruikers een bron van ongevallen vormen.

Un réseau routier doit, pour être tout à fait efficient, être globalement bien entretenu, bien dimensionné et présenter des caractéristiques de sécurité minimales.

Cela sous-entend que doivent présenter ces caractéristiques non seulement le réseau des routes nationales mais également le réseau des routes communales et provinciales dès que ces voiries sont destinées à jouer un rôle dans le bon écoulement du trafic national.

Etant donné le mauvais état général de leurs finances, la plupart des pouvoirs locaux responsables de ces infrastructures reportent la modernisation ou la réfection de celles-ci.

Cet état de fait a pour conséquence de briser l'homogénéité de notre réseau routier et de créer dans celui-ci des zones dangereuses.

Il faut bien admettre d'autre part que l'Etat favorise souvent par la structure de son réseau, le passage de certains flux de circulation par certaines routes secondaires.

D'autre part, le réseau routier communal, provincial ou national présente parfois des situations très dangereuses qui constituent pour les usagers de la route une source d'accidents.

Deze kunnen vaak vermeden worden door een betere aanleg en uitrusting van de wegenis op de plaats van het ongeval.

Er dient dus overgegaan tot een technisch onderzoek van de verschillende elementen die hebben bijgedragen tot het ongeluk, ten einde zo spoedig mogelijk de maatregelen te nemen die zich opdringen om herhaling te voorkomen.

Ten einde het Departement van Openbare Werken toe te laten binnen de kortst mogelijke tijd op te treden, heeft het M.C.E.S.C. in zijn zitting van 6 september 1984 het voorstel goedgekeurd dat ingediend werd door het Departement van Openbare Werken, en dat betrekking heeft op het uitvoeren van allerhande werken om redenen van veiligheid van het wegverkeer, op nationale, provinciale, gemeentelijke wegen, en zulks ten laste van een bijzonder en afzonderlijk artikel van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken, Wegenfondsen.

Het M.C.E.S.C. heeft bijgevolg het principe van de aanstelling van een Commissie van ongevallen in het verkeer (COV) goedgekeurd; die afgevaardigden bevat van:

- de instantie die het ongeval vastgesteld heeft zijnde de rijkswacht of de politie;
- het Bestuur van het Vervoer van het Ministerie van Verkeerswezen;
- het gemeentebestuur voor zover het geen autosnelweg betreft;
- de lokale politie voor zover het geen autosnelweg betreft;
- het provinciebestuur zo het een provincieweg betreft;
- de Executieve van het betrokken gewest indien het gemeentewegen of provinciewegen betreft;
- het Bestuur der Wegen van het Ministerie van Openbare Werken.

De commissie zal belast zijn met het indienen van voorstellen tot het aanpassen van wegenissen welke werken door het Wegenfondsen zullen uitgevoerd worden.

Tenslotte, is de traditionele conceptie der eventuele bijhorigheden van de rijweg voorbehouden aan de voertuigen, gewijzigd.

Zo ook is het gesteld met de voetpaden in de agglomeratie alsmede voor het net van oppervlaktewatercollectoren voor de rijkswegen.

Nochtans zijn de wettelijke bepalingen die reeds in de 18e eeuw de bevoegdheden uitmaakten nooit het voorwerp geweest van aanpassingen; zij voorzagen dat de gemeente ter zake tussenkomt zowel voor de verwezenlijking als voor het onderhoud der voetpaden.

Zo ook werd de afvoer van afvalwaters der aanpalende panden ruim veralgemeend. Voor vanzelfsprekende technische redenen werden deze twee collectoren, deze voor het oppervlaktewater en deze voor afvalwaters, over het alge-

Ceux-ci peuvent souvent être évités par un meilleur aménagement ou équipement de la route au lieu de l'accident.

Il s'impose donc de procéder à un examen technique des différents éléments qui ont contribué à l'accident, afin de déterminer le plus vite possible les mesures à prendre pour en éviter la répétition.

Pour permettre au Département des Travaux publics d'agir dans les délais les plus brefs, le C.M.C.E.S. a, en sa séance du 6 septembre 1984, accepté la proposition introduite par ce département et consistant à lui permettre d'effectuer sur les routes nationales, provinciales et communales à charge d'un article spécial et distinct du budget du Ministère des Travaux publics, Fonds des Routes, toutes sortes de travaux nécessaires pour des raisons de sécurité.

Le C.M.C.E.S. a dès lors approuvé le principe de la création d'une commission d'accidents de la route (C.A.R.) qui comprend les représentants de:

- l'instance qui a fait le constat de l'accident, soit gendarmerie ou police;
- l'Administration des Transports du Département des Communications;
- l'administration communale, lorsqu'il ne s'agit pas d'autoroute;
- la police locale, lorsqu'il ne s'agit pas d'autoroute;
- l'administration provinciale, lorsqu'il s'agit d'une route provinciale;
- l'Exécutif de la Région concernée lorsqu'il s'agit de routes provinciales ou communales;
- l'Administration des routes du Département des Travaux publics.

Cette commission sera chargée de faire des propositions d'aménagements de voirie au Fonds des Routes qui exécutera les travaux.

Enfin, la conception traditionnelle des accessoires éventuels de la chaussée proprement dite réservée aux véhicules, s'est trouvée modifiée.

Il en est ainsi des trottoirs en agglomération ainsi que du réseau de collecteurs d'écoulement des eaux de surface en voiries d'Etat.

Toutefois, les dispositions légales qui, au 18^e siècle déjà, répartissaient les compétences n'ont jamais jusqu'ici été l'objet d'adaptations; elles prévoyaient que la commune intervienne en la matière tant pour la création de trottoirs que pour leur entretien.

De même, l'évacuation des eaux usées en provenance des propriétés riveraines s'est largement généralisée. Pour des raisons techniques évidentes, ces deux collecteurs, celui des eaux de surface et celui des eaux usées, sont généralement

meen verward. Bovendien wordt het aandeel van het oppervlaktewater in de gemeenschappelijke collector steeds belangrijker ingevolge de voortdurende verbreding der beklede zones van de wegenissen.

In dit geval ook werden de wettelijke bepalingen nooit aangepast en enkel de gemeente mag ter zake tussenkomen, zowel voor de verwezenlijking van de riolering als haar onderhoud.

Deze juridische basis was snel voorbijgestreefd door de hedendaagse technische vooruitgang.

Voetpaden

De voetpaden die beschouwd werden als moesten zij een zuiver lokale rol vervullen, hebben hun doelstelling zien gewijzigd worden.

Het voetpad is geen luxe meer maar een vereiste, de wegenis vormt een geheel, niet alleen bestaat het niet enkel uit een weg voor autoverkeer maar tevens omvat het fietspaden, bermen en voetpaden. Deze eenheid van de openbare weg omvat de noodzakelijkheid erover te waken dat de verschillende weggebruikers hun veiligheid gewaarborgd zien, de ene tegenover de andere.

Men moet de verschillende types van verkeer scheiden en de voetgangers tegen de gevaren van het autoverkeer beschermen. Deze opdracht is van algemeen belang: elke burger is voetganger vooraleer automobilist te zijn.

Doch nogal dikwijls, vanwege het feit van de huidige verdeling der bevoegdheden, zijn het de voetgangers die lijden van het heersende coördinatiegebrek.

De voetpaden en a fortiori deze langs de rijkswegen die per definitie overeenstemmen met belangrijker verkeersassen, worden drukker bezocht en hebben meer kans onderworpen te zijn aan uitwendige gebeurtenissen (inrichtingen door verdeelmaatschappijen water, gas, electriciteit, telefonie; zwaarder en sneller autotransport).

In deze optiek zou het logisch zijn dat het Wegenfonds, beheerder van de wegenis, zich tevens zou kunnen bezig houden, als dit nodig mocht blijken, met de verwezenlijking en aanleg van voetpaden langs rijkswegen.

Het voornaamste doel van de beheerder van de openbare weg, is het verzekeren van de veiligheid voor alle weggebruikers.

De voetgangers zijn gebruikers ter zelve titel als de fietsers en de autobestuurders. Indien de weg gewijzigd wordt zonder dat de gemeentelijke overheid de vereiste aanpassingen dadelijk wil of kan doorvoeren, is het de veiligheid van de gebruiker die in het gedrang gebracht wordt.

Hier, zoals in vele andere gevallen, is de eenheid in de administratieve actie een waarborg voor de doeltreffendheid.

confondus. De plus, la part prise dans ce collecteur commun par les eaux de surface, devient sans cesse plus importante par suite de l'élargissement continu de zones revêtues des voiries.

Dans ce cas non plus, les dispositions légales n'ont jamais fait l'objet d'adaptation et la commune seule peut intervenir en la matière, tant pour la création de l'égout que pour son entretien.

Cet état juridique s'est donc trouvé rapidement dépassé par l'évolution technique de notre époque.

Trottoirs

Les trottoirs que l'on considérerait devoir remplir un rôle purement local, ont vu leur finalité se métamorphoser.

Le trottoir n'est plus un luxe mais un besoin, la voirie forme un tout, elle ne se compose pas seulement d'une chaussée destinée à la circulation automobile mais comprend également les pistes cyclables, les accotements et les trottoirs. Cette unité de la voie publique implique la nécessité de veiller à ce que les divers types d'usagers voient leur sécurité garantie l'un par rapport à l'autre.

Il faut séparer les différents types de circulation et protéger les piétons des aléas du trafic automobile. Cette mission est d'intérêt général: tout citoyen est piéton avant d'être automobiliste.

Or bien souvent, du fait même de la répartition actuelle des compétences, ce sont les piétons qui souffrent du présent manque de coordination.

Les trottoirs et, à fortiori, ceux situés le long des routes de l'Etat correspondant par définition à des axes importants sont davantage fréquentés et susceptibles d'être dégradés par des événements extérieurs (installations de sociétés concessionnaires-eau-gaz-électricité-téléphone; charroi automobile plus lourd et plus rapide).

Dans cette optique, il serait logique que le Fonds des Routes, gestionnaire de la voirie, puisse également, si cela s'avère nécessaire s'occuper de la création et de l'aménagement de trottoirs le long des routes de l'Etat.

Le but primordial du gestionnaire de la voie publique est la sécurité que celle-ci doit assurer à l'ensemble des usagers.

Les piétons sont des usagers au même titre que les cyclistes ou les automobilistes. Si la chaussée est modifiée sans que les autorités communales veuillent ou soient à même d'opérer immédiatement aux trottoirs les aménagements rendus nécessaires, c'est la sécurité de l'usager qui est mise en danger.

Ici, comme dans bien d'autres cas, l'unité de l'action administrative est la garantie de son efficacité.

In deze periode waar iedereen zich voor de problemen van ruimtelijke ordening interesseert laat een coherente actie van de beheerder tevens toe, buiten de veiligheid van de weggebruikers, de homogeniteit van de aanpassingen en de schoonheid van de verwezenlijking te waarborgen.

Inderdaad, indien de gemeenten bevoegd zijn inzake de verwezenlijking en het onderhoud van voetpaden, verplicht niets hen zich aan te passen aan de ontwerpen van het Wegenfonds: indien zij weigeren samen te werken om welke reden ook (financieel of andere), is het de aanleg van een belangrijk deel van de openbare weg dat in het gedrang gebracht wordt.

Rioleringen

Als de weg een geheel vormt zoals hierboven uiteengezet, moet men aannemen dat hij onontbeerlijke toebehoren zoals parkings, verlichting en rioleringen omvat.

De aanleg van deze moet in coördinatie gebeuren met de aanleg van de weg en met andere installaties van distributie-maatschappijen (water, gas, elektriciteit, telefonie).

Bovendien, gezien de ontwikkeling van het verkeer alsmede de voortdurende verbreding der baanvakken voorbehouden aan bepaalde weggebruikers (autowegen, fietspaden, voetpaden) is het vandaag technisch onmogelijk de riolering te plaatsen zonder te raken aan de weginfrastructuur zelf, waaruit de noodzaak vloeit de aanleg der rioleringen gelijktijdig met de wegeniswerken te laten uitvoeren.

Indien de autoweg moest aangelegd worden zonder dat de gemeentelijke overheid de rioleringswerken gelijktijdig wil of kan verwezenlijken, zou dit later de heropening van een deel van het wegdek betekenen, hetgeen steeds een verzwakking ervan tot gevolg heeft.

Om deze reden moeten sommige moderniseringswerken aan rijkswegen uitgesteld worden in afwachting dat de gemeente de nodige subsidies krijgt om deze rioleringswerken op zich te nemen.

Hier zoals in vele andere gevallen, is de eenheid in de administratieve actie een waarborg voor de doeltreffendheid.

Rekening houdend met deze beschouwingen heeft onderhavig voorstel tot doel de bevoegdheden van het Wegenfonds zoals ze bepaald zijn in de wet van 9 augustus 1955 uit te breiden, ten einde het toe te laten op te treden volgens de krachtlijnen die hierboven uiteengezet zijn.

Het betreft dan:

A. Aan het Wegenfonds toe te laten over te gaan tot het financieren en het uitvoeren van noodzakelijke herstellingswerken op zekere gemeente- of provinciewegen overeen-

En cette époque où les questions d'environnement suscitent l'intérêt de tous, une action cohérente du gestionnaire permet également, outre la sécurité des usagers, d'assurer l'homogénéité des aménagements et l'esthétique des réalisations.

En effet, si les communes sont compétentes en matière de construction et d'entretien de trottoirs, rien ne les oblige à s'aligner sur les projets conçus par le Fonds des Routes: au cas où elles refusent de coopérer pour quelque raison que ce soit (financière ou autre), c'est une partie importante de la voie publique qui voit son aménagement compromis.

Egouts

Si la voirie forme un tout ainsi qu'exposé ci-dessus, il faut admettre qu'elle comprend des accessoires indispensables tels que les parkings, l'éclairage ou les égouts.

L'aménagement de ceux-ci doit être coordonné avec celui de la voirie et des autres installations de sociétés concessionnaires (eau, gaz, électricité, téléphone).

De plus, à l'heure actuelle, vu le développement de la circulation ainsi que l'élargissement continu des plates-formes réservées aux divers utilisateurs (chaussées, pistes cyclables, trottoirs), il est impossible techniquement de placer l'égout sans toucher aux infrastructures routières proprement dites, d'où la nécessité d'aménager les égouts simultanément aux travaux de voirie.

Si la chaussée devait être aménagée sans que les autorités communales veuillent ou soient à même de procéder simultanément aux travaux d'égouttage, cela impliquerait la réouverture ultérieure d'une tranchée dans la chaussée, ce qui provoque toujours un affaiblissement de celle-ci.

C'est pour cette raison que certains travaux de modernisation de voiries d'Etat doivent être retardés dans l'attente de l'obtention par la commune des subsides nécessaires à la prise en charge des travaux d'égouts.

Ici, comme dans bien d'autres cas, l'unité de l'action administrative est la garantie de son efficacité.

Tenant compte de ces considérations, le présent projet a pour but d'élargir les compétences du Fonds des Routes telles qu'elles sont définies par la loi du 9 août 1955 et ce, afin de lui permettre d'agir suivant les trois axes qui ont été dégagés plus haut.

Il s'agit dès lors:

A. De permettre au Fonds des Routes de financer et de faire exécuter les travaux de réfection nécessaires sur certaines routes communales ou provinciales selon un pro-

komstig een jaarprogramma bepaald door provinciale commissies voor weginfrastructuren in functie van welbepaalde criteria.

De samenstelling van deze commissies wordt vastgesteld bij koninklijk besluit.

Zij zullen steeds in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de provincie of van de gemeente waarvan het wegennet ter studie ligt, functionneren en zullen een provinciaal jaarprogramma van uit te voeren werken moeten voorzien, en dit binnen termijnen die verenigbaar zijn met de studie en de uitvoering der overheidsopdrachten.

De provinciale programma's zullen opgesteld moeten worden in functie van criteria vastgesteld bij koninklijk besluit en rekening houdende met de geografische ligging (verbinding tussen belangrijke centra, tussen rijkswegen...) van de te herstellen wegen, hun drukte, hun verkeerstype (openbaar vervoer, doorgaand verkeer...). Voor het opmaken van hun jaarprogramma moeten de provinciale commissies voor weginfrastructuur rekening houden met de werken voorgesteld door de commissie van ongevallen in het verkeer.

De herstelde wegen zullen eigendom blijven van de gemeenten en provincies, en hun onderhoud zal ten laste vallen van de betrokken gemeentelijke of provinciale overheid van zodra de werken definitief opgeleverd zijn.

De gemeenten of provincies blijven eigenaars van de wegen, de voorziene werken zullen slechts met hun akkoord mogen verwezenlijkt worden.

B. Aan het Wegenfonds toe te laten de bouw en de aanleg van de voetpaden langsheen de rijkswegen ten zijnen laste te nemen.

Onderhavig ontwerp beoogt dus aan het Wegenfonds toe te laten dat het de constructie en de aanleg van de rioleringen langsheen de rijkswegen ten zijnen laste neemt.

Nochtans, daar het Fonds aldus ipso facto eigenaar wordt van de kunstwerken die het verwezenlijkt, brengt dit mede dat het er tevens verantwoordelijk voor blijft, daar de decreten van 1789 en 1790 de veiligheid en het doorgangsgemak betreffen en dus niet de herstellingen.

Wat betreft het onderhoud, is het echter wenselijk dat de gemeenten alleen bevoegd blijven. Deze houding heeft de bedoeling een noodzakelijke eenheid van beleid te waarborgen. In geval van een concurrente bevoegdheid zou het probleem van de verantwoordelijkheid inderdaad van die aard zijn een twistpunt zonder einde te provoceren en de dualiteit in het beheer zou in elk geval nadelige gevolgen hebben.

De lokale overheid is trouwens beter gewapend om deze opdracht te vervullen vermits de beperkte omvang van het grondgebied haar toelaat een beter aangepast toezicht te verzekeren.

gramme annuel établi par des commissions d'infrastructures routières provinciales en fonction de critères déterminés.

La composition de ces commissions sera fixée par arrêté royal.

Elles fonctionneront toujours en présence des représentants de la province et de la commune dont le réseau routier sera à l'étude et devront prévoir au programme provincial annuel de travaux à réaliser dans des délais compatibles avec l'étude et la mise en exécution des marchés.

Les programmes provinciaux devront être établis en fonction de critères fixés par arrêté royal et tenant compte de la situation géographique (liaison entre centres importants, entre routes nationales), des routes à réfectionner, de leur fréquentation et de leur type de fréquentation (transport en commun, circulation de transit, etc.). Pour l'établissement de leur programme annuel, les commissions d'infrastructures routières provinciales devraient tenir compte des travaux proposés par les commissions des accidents de la route.

Les routes réfectionnées resteront quant à elles, des routes communales ou provinciales et leur entretien incombera au pouvoir communal ou provincial concerné une fois les travaux définitivement réceptionnés.

Les communes ou provinces restant propriétaires des voiries, les travaux envisagés ne pourront être effectués qu'avec leur accord.

B. De permettre au Fonds des Routes la prise en charge de la construction et de l'aménagement de trottoirs le long des routes de l'Etat.

Le présent projet envisage donc de permettre au Fonds des Routes la prise en charge de la construction et de l'aménagement d'égouts en voiries d'Etat.

Toutefois, le Fonds devenant ainsi ipso facto le propriétaire des ouvrages qu'il a réalisés, ceci implique également qu'il en reste responsable car les décrets de 1789 et 1790 concernent la sécurité et la commodité du passage et donc pas les réparations.

Or, en matière d'entretien, il s'indique que les communes restent compétentes. Cette attitude vise à garantir une unité de gestion nécessaire en l'espèce. En cas de compétence concurrente, la question de responsabilité serait en effet de nature à provoquer une discussion sans fin et la dualité de gestion ne pourrait de toute façon qu'être dommageable.

Les autorités locales sont, par ailleurs, mieux armées pour assumer cette mission, leur territoire limité leur permettant une surveillance adéquate.

Zodra de werken beëindigd zijn, moeten dus de nieuwe inrichtingen aan de gemeenten overgedragen worden opdat zij er hun volledige verantwoordelijkheid over dragen.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën,

F. GROOTJANS.

*De Vice-Eerste Minister en Minister
van Binnenlandse Zaken,*

Ch.-F. NOTHOMB.

De Minister van Openbare Werken,

L. OLIVIER.

De Minister van Begroting,

Ph. MAYSTADT.

Dès la fin des travaux, il convient donc de remettre les nouvelles installations aux communes afin qu'elles en assurent l'entière responsabilité.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances,

F. GROOTJANS

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur,

Ch.-F. NOTHOMB.

Le Ministre des Travaux publics,

L. OLIVIER.

Le Ministre du Budget,

PH. MAYSTADT.

ONTWERP VAN WET

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Openbare Werken, van Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Openbaar Ambt, van Onze Minister van Begroting, van Onze Minister van Financiën en van het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze Minister van Openbare Werken, Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Openbaar Ambt, Onze Minister van Begroting en Onze Minister van Financiën zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt:

ENIG ARTIKEL

Artikel 2 van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds, gewijzigd bij de wetten van 5 januari 1977, 7 november 1979 en 2 juli 1981, wordt aangevuld als volgt:

«§ 5. Het Fonds is gemachtigd, met goedvinden van de provincie of van de gemeente de herstellings- en moderniseringswerken van provincie- en gemeentewegen voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren. In aanmerking daarvoor komen de werken die aan de hand van criteria bepaald bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit en na raadpleging van de betrokken provincie of gemeente worden opgenomen in jaarprogramma's, die voor elke provincie worden vastgelegd door een provinciale commissie van wegeninfrastructuur.

De Koning bepaalt de samenstelling en regelt de werking van de provinciale commissies voor wegeninfrastructuur.

§ 6. Het Fonds is gemachtigd werken tot aanleg en verbetering van voetpaden en rioleringen langs de rijkswegen voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren.

Zodra de werken zijn uitgevoerd maakt de Minister of zijn afgevaardigde een proces-verbaal op van de overdracht

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics, de Notre Ministre de l'Intérieur et de la Fonction Publique, de Notre Ministre du Budget, de Notre Ministre des Finances et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS:

Notre Ministre des Travaux Publics, Notre Ministre de l'Intérieur et de la Fonction Publique, Notre Ministre du Budget et Notre Ministre des Finances sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit:

ARTICLE UNIQUE

L'article 2 de la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des Routes, modifiée par les lois des 5 janvier 1977, 7 novembre 1979 et 2 juillet 1981, est complété comme suit:

«§ 5. Le Fonds est autorisé, avec l'accord de la province ou de la commune concernée, à financer pour le compte de l'Etat et à exécuter en collaboration avec les services de celui-ci des travaux de réfection et de modernisation de voiries provinciales ou communales. Entrent en ligne de compte à cette fin les travaux qui, sur la base de critères fixés par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, après consultation de la province ou de la commune concernée, sont définis dans des programmes annuels établis pour chaque province par une commission provinciale d'infrastructures routières.

Le Roi détermine la composition et règle le fonctionnement des commissions provinciales d'infrastructures routières.

§ 6. Le Fonds est autorisé à financer pour le compte de l'Etat et à exécuter en collaboration avec les services de celui-ci des travaux de construction et d'aménagement de trottoir et d'égouts le long des routes de l'Etat.

Dès achèvement des travaux, le Ministre ou son délégué établit un procès-verbal de remise des nouvelles installations

van de nieuwe voorzieningen aan de gemeente, die er vanaf de overdracht de volledige verantwoordelijkheid voor draagt. »

Gegeven te Brussel, 23 april 1985.

BOUDEWIJN.

Van Koningswege :

De Minister van Financiën,

F. GROOTJANS.

De Minister van Binnenlandse Zaken en Openbaar Ambt,

Ch.-F. NOTHOMB.

De Minister van Openbare Werken,

L. OLIVIER.

De Minister van Begroting,

Ph. MAYSTADT.

à la commune, qui en assume à partir de ce moment l'entière responsabilité. »

Donné à Bruxelles, le 23 avril 1985.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

F. GROOTJANS.

Le Ministre de l'Intérieur et de la Fonction Publique,

Ch.-F. NOTHOMB.

Le Ministre des Travaux Publics,

L. OLIVIER.

Le Ministre du Budget,

Ph. MAYSTADT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, achtste kamer, de 5^e februari 1985 door de Minister van Openbare Werken verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet « wijzigend het artikel 2 van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds », heeft de 13^e maart 1985 het volgende advies gegeven:

I. ALGEMENE BESCHOUWINGEN

1. Het voorontwerp van wet strekt ertoe de opdracht van het Wegenfonds uit te breiden tot volgende werken:

a) herstellings- en moderniseringswerken van provincie- en gemeentewegen, inzonderheid van de gedeelten van deze wegen welke worden geacht niet te voldoen aan de minimale vereisten inzake verkeersveiligheid (nieuwe paragraaf 5 toegevoegd aan artikel 2 van de wet van 9 augustus 1955);

b) aanleg en verbetering van voetpaden langs de rijkswegen (nieuwe paragraaf 6 toegevoegd aan artikel 2 van dezelfde wet);

c) aanleg en verbetering van rioleringen langs de rijkswegen (ibidem).

In de memorie van toelichting wordt, met betrekking tot de hiervoren onder a) bedoelde herstellings- en moderniseringswerken, benadrukt dat het geenszins in de bedoeling ligt, te raken aan de beslissingsbevoegdheid van de provinciale en gemeentelijke overheden met betrekking tot het beheer en de aanwending van hun respectief domein: de werken kunnen slechts met het akkoord van die overheden worden uitgevoerd en de herstellende of gemoderniseerde wegen blijven eigendom van de betrokken provincies en gemeenten, die overigens zullen moeten instaan voor het onderhoud ervan vanaf de definitieve oplevering van de werken.

Enigszins anders liggen de zaken met betrekking tot de hiervoren onder b) en c) bedoelde werken tot aanleg en verbetering van voetpaden en rioleringen langs de rijkswegen — voorzieningen waarvan wordt aangenomen dat ze, op grond van de decreten van 14 december 1789 en 16-24 augustus 1790, ten laste van de gemeenten vallen —: voortaan zal het Wegenfonds (voor rekening van het Rijk) deze werken ten laste nemen zonder vooraf de instemming van de betrokken gemeenten te moeten vragen. De gemeenten zullen echter wel verantwoordelijk blijven voor het onderhoud van deze « inrichtingen », die hun worden overgedragen zodra de werken beëindigd zijn (zie het tweede lid van de nieuwe paragraaf 6 die aan artikel 2 van de wet van 9 augustus 1955 wordt toegevoegd).

In de memorie van toelichting wordt voor deze regeling als verantwoording aangevoerd:

— Dat de gemeenten, meestal om financiële redenen (inzonderheid het uitblijven van subsidies), niet in staat blijken tegelijk met de aanleg of de aanpassing van de rijksweg de werken inzake riolering en voetpaden uit te voeren, terwijl die gelijktijdige uitvoering, om voor de hand liggende redenen van technische aard, een absolute noodzaak is;

— Dat zowel de voetpaden als de riolering langs de rijkswegen een belangrijke rol spelen voor de veiligheid van het verkeer op die wegen en in die mate dus als accessoria van de rijkswegen moeten worden beschouwd;

— Dat meer bepaald de riolering in steeds toenemende mate dient voor het afvoeren van het « oppervlaktewater... ingevolge de voortdurende verbreding der beklede zones van de wegenissen » en verhoudingsgewijs dus minder voor huishoudelijk of industrieel afvalwater.

2. In de mate dat het voorontwerp van wet betrekking heeft op « riolering », moet worden onderzocht of het geen afbreuk doet aan de ter zake aan de gewesten toegewezen bevoegdheid.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, huitième chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics, le 5 février 1985, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi « modifiant l'article 2 de la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des Routes », a donné le 13 mars 1985 l'avis suivant:

I. CONSIDERATIONS GENERALES

1. L'avant-projet de loi vise à étendre la mission du Fonds des routes aux travaux suivants:

a) Les travaux de réfection et de modernisation de voiries provinciales et communales, et spécialement des parties de voies qui sont réputées ne pas satisfaire aux exigences minimales en matière de sécurité routière (paragraphe 5 nouveau ajouté à l'article 2 de la loi du 9 août 1955);

b) La construction et l'aménagement de trottoirs le long des routes de l'Etat (paragraphe 6 nouveau ajouté à l'article 2 de la même loi);

c) La construction et l'aménagement d'égouts le long des routes de l'Etat (ibidem).

En ce qui concerne les travaux de réfection et de modernisation visés au point a), l'exposé des motifs souligne que le Gouvernement n'entend nullement toucher au pouvoir de décision dont les autorités provinciales et communales sont investies relativement à la gestion et à l'utilisation de leurs domaines respectifs: les travaux ne pourront être exécutés qu'avec l'accord de ces autorités et les voies modernisées ou remises en état resteront la propriété des provinces et communes concernées et devront d'ailleurs être entretenues par celles-ci dès la réception définitive des travaux.

Il en va quelque peu différemment pour les travaux, visés aux lettres b) et c), de construction et d'aménagement de trottoirs et d'égouts le long des routes de l'Etat, équipements dont il est admis qu'ils sont à charge des communes, en vertu des décrets du 14 décembre 1789 et du 16-24 août 1790. Ces travaux pourront désormais être pris en charge par le Fonds des routes (pour le compte de l'Etat) sans que l'autorisation préalable des communes intéressées doive être demandée. Les communes demeureront toutefois responsables de l'entretien de ces « installations », qui leur seront « remises » dès l'achèvement des travaux (voir l'alinéa 2 du paragraphe 6 nouveau ajouté à l'article 2 de la loi du 9 août 1955).

L'exposé des motifs précise au sujet de cette réglementation:

— Que, pour des motifs qui sont le plus souvent d'ordre financier (notamment l'absence de subsides), les communes ne sont apparemment pas en mesure de réaliser les travaux d'égouttage et les travaux de trottoir en même temps que les travaux de construction ou d'aménagement des routes de l'Etat, alors que, pour des raisons techniques évidentes, cette exécution simultanée constitue une absolue nécessité;

— Que tant les trottoirs que les égouts situés le long des routes de l'Etat jouent un rôle important au niveau de la sécurité de la circulation sur ces routes et doivent dès lors être considérés dans cette mesure comme des accessoires de celles-ci;

— Que, spécialement, les égouts servent de plus en plus à l'évacuation des « eaux de surface ... par suite de l'élargissement continu des zones revêtues des voiries » et servent donc moins, proportionnellement, à l'évacuation des eaux usées d'origine ménagère ou industrielle.

2. Dans la mesure où l'avant-projet de loi concerne l'« égouttage », il y a lieu d'examiner s'il ne porte pas atteinte aux compétences attribuées en la matière aux Régions.

Luidens artikel 6, § 1, V, 3^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (hierna kortweg « bijzondere wet » genoemd) is « de riolering » inderdaad een aangelegenheid als bedoeld in artikel 107^{quater} van de Grondwet.

Aangezien het voorontwerp van wet er zich toe beperkt te bepalen dat voortaan de riolering langs de rijkswegen door het Wegenfonds, voor verrekening van het Rijk, zal worden aangelegd en aangepast — en niet langer door de gemeenten —, zou er zich op het vlak van de bevoegdheidsverdeling slechts een moeilijkheid voordoen indien zou worden aangenomen dat de aan het Vlaamse en het Waalse Gewest (1) inzake riolering opgedragen aangelegenheid — die kennelijk als een complement moet worden beschouwd van de bevoegdheid inzake zuivering van afvalwater, welke krachtens het 2^o van dezelfde bepaling van de bijzondere wet aan de gewesten toekomt — niet alleen de bevoegdheid omvat om hoofdzakelijk technische voorschriften in verband met riolerings uit te vaardigen (2), maar tevens de bevoegdheid om de publiek-rechtelijke of privaatrechtelijke personen aan te wijzen die rioleringen mogen of moeten aanleggen of die financieel mogen of moeten instaan voor de aanleg of de aanpassing ervan.

Er zou zich met andere woorden in het voorliggend geval slechts een bevoegdheidsprobleem voordoen, indien het in redelijkheid denkbaar is dat het Vlaamse of het Waalse Gewest in de aangehaalde bepaling van de bijzondere wet de bevoegdheid zou vinden om te beslissen dat het Rijk niet de kosten mag dragen van de riolering langs de rijkswegen, wat er in een aantal gevallen zou op neerkomen — zoals wordt aangetoond in de memorie van toelichting — dat er langs bepaalde rijkswegen geen riolering zou komen. Een zo ruime interpretatie van de aan de gewesten inzake riolering opgedragen bevoegdheid zou er toe leiden dat de gewesten maatregelen zouden kunnen treffen waardoor de nationale overheid — die onmiskenbaar bevoegd blijft inzake rijkswegen — voor de praktische onmogelijkheid komt te staan de veiligheid van het verkeer op de rijkswegen te verzekeren.

Zoals de Raad van State onder meer in een advies L. 15.414/8 over een voorstel van decreet « houdende regeling van de milieu-effectrapportering » (3) en in een advies L. 13.947/1 van 17 juni 1981 over een voorontwerp van wet « betreffende de bescherming en het welzijn der dieren » (4) heeft gesteld, moeten de nationale, gemeenschaps- en gewestelijke overheden bij de uitoefening van hun bevoegdheden binnen de grenzen van de redelijkheid blijven en mogen de regelingen die een van die overheden treft, niet tot gevolg hebben dat in de uitoefening van de bevoegdheden van de andere overheden op onredelijke wijze wordt ingegrepen, zodanig dat die uitoefening in feite wordt lamgelegd of buiten mate wordt gehinderd.

De bevoegdheid welke door artikel 6, § 1, V, 3^o, van de bijzondere wet aan de gewesten werd opgedragen kan derhalve niet zo ruim worden geïnterpreteerd, dat ze de in het voorontwerp van wet met betrekking tot de riolering opgenomen regeling in de weg kan staan.

II. BESPREKING VAN DE TEKST

Indieningsbesluit

Het is niet gebruikelijk, in de aanhef van een koninklijk besluit waarbij een ontwerp van wet bij het Parlement ahangig wordt gemaakt, te verwijzen naar het advies van de Raad van State.

(1) De bijzondere wet heeft enkel gelding voor deze gewesten. Ten aanzien van het Brusselse Gewest is nog steeds de wet tot oprichting van voorlopige gemeenschaps- en gewestinstellingen gecoördineerd op 20 juli 1979 van kracht (zie artikel 48 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen). Wat het Brusselse Gewest betreft is de nationale overheid derhalve onbetwistbaar bevoegd gebleven om inzake riolering normerend op te treden.

(2) Voorschriften bijvoorbeeld in verband met de afmetingen van de riolen, te gebruiken materialen, wijze van plaatsing, aansluiting op het algemeen rioolnet en op de waterzuiveringsinstallaties, lozing in rivieren enz. Het hoeft geen betoog dat eenieder die voortaan rioleringen aanlegt of aanpast — in voorkomend geval ook het Rijk — de hiervoor bedoelde gewestelijke normen zal dienen na te leven.

(3) Gedr. St., VI. R., 1981-1982, nr. 139/2.

(4) Gedr. St., Senaat, 1982-1983, nr. 469/1.

En effet, aux termes de l'article 6, § 1^{er}, V, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles (dénommée ci-après « la loi spéciale »), l'« égouttage » constitue une matière régionale au sens de l'article 107^{quater} de la Constitution.

Etant donné que l'avant-projet de loi se borne à prévoir que les égouts situés le long des routes de l'Etat seront désormais construits et aménagés par le Fonds des routes, pour le compte de l'Etat — et non plus par les communes —, il ne se poserait de problème sur le plan de la répartition des compétences que si l'on admettait que la compétence qui a été attribuée aux Régions wallonne et flamande en matière d'égouttage (1) — compétence qui doit manifestement être considérée comme un complément de la compétence reconnue aux Régions en matière d'épuration des eaux usées en vertu du 2^o de la même disposition de la loi spéciale — implique non seulement le pouvoir d'édicter des règles, essentiellement techniques, en matière (2) mais aussi celui de désigner les personnes de droit public ou de droit privé qui peuvent ou doivent construire les égouts ou qui peuvent ou doivent assumer la charge financière de la construction et de l'aménagement de ceux-ci.

En d'autres termes, il ne pourrait se poser de problème de compétence dans le cas présentement examiné que s'il pouvait raisonnablement se concevoir que la Région wallonne ou la Région flamande puissent trouver dans la disposition précitée de la loi spéciale le pouvoir de décider que l'Etat ne peut pas prendre en charge le coût des égouts situés le long des routes de l'Etat, ce qui, dans un certain nombre de cas, aurait pour conséquence — comme le montre l'exposé des motifs — que certaines routes de l'Etat seraient dépourvues d'égouts. Une interprétation aussi large de la compétence reconnue aux Régions en matière d'égouttage signifierait que ces dernières pourraient prendre des mesures qui placeraient l'autorité nationale — incontestablement demeurée compétente en matière de routes de l'Etat — dans l'impossibilité pratique d'assurer la sécurité de la circulation sur les routes visées.

Ainsi que le Conseil d'Etat l'a notamment fait observer dans son avis L. 15.414/8 sur une proposition de décret « houdende regeling van de milieu-effectrapportering » (3) et dans son avis L. 13.947/1 du 17 juin 1981 sur un avant-projet de loi « relatif à la protection et au bien-être des animaux » (4), les autorités nationales, communautaires et régionales sont tenues, dans l'exercice de leurs compétences, de rester dans les limites du raisonnable, et les règles édictées par l'une de ces autorités ne peuvent avoir pour conséquence d'intervenir de manière déraisonnable dans les compétences des autres autorités au point d'en paralyser ou d'en entraver considérablement l'exercice dans les faits.

La compétence attribuée aux Régions par l'article 6, § 1^{er}, V, 3^o, de la loi spéciale n'admet dès lors pas une interprétation qui serait tellement large qu'elle puisse faire obstacle à la réglementation prévue par l'avant-projet de loi relativement aux égouts.

II. EXAMEN DU TEXTE

Arrêté de présentation

Il n'est pas d'usage de faire référence à l'avis du Conseil d'Etat dans le préambule d'un arrêté royal par lequel un projet de loi est présenté aux Chambres législatives.

(1) La loi spéciale ne vaut qu'à l'égard de ces Régions. Pour ce qui est de la Région bruxelloise, c'est toujours la loi créant des institutions communautaires et régionales provisoires, coordonnée le 20 juillet 1979, qui est applicable (voir l'article 48 de la loi ordinaire du 9 août 1980 de réformes institutionnelles). En ce qui concerne donc la Région bruxelloise, l'autorité nationale est incontestablement demeurée compétente pour édicter des normes en matière d'égouttage.

(2) Il pourrait s'agir, par exemple, de prescriptions concernant les dimensions des égouts, les matériaux à utiliser, le mode de placement, le raccordement au réseau général des égouts et aux installations d'épuration des eaux, le déversement dans les rivières, etc. Il va sans dire que quiconque construira ou amènera désormais des égouts — le cas échéant, même l'Etat — devra se conformer aux normes régionales susvisées.

(3) Doc. du Conseil flamand, 1981-1982, n° 139/2.

(4) Doc., Sénat, 1982-1983, n° 469/1.

Men schrappe in de aanhef derhalve de verwijzing naar de gecoördineerde wetten op de Raad van State en naar het advies van de Raad van State.

Opschrift

In de plaats van:

« Wetsontwerp wijzigend het artikel 2 van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds » schrijve men als Nederlands opschrift « Wetsontwerp tot wijziging van de wet van ... ».

Bepalend gedeelte

Inleidende zin

Aangezien artikel 2 van de wet van 9 augustus 1955 niet alleen door de geciteerde wijzigende wetten maar ook door de wet van 2 juli 1981 werd gewijzigd, vervange men de inleidende volzin als volgt:

« Artikel 2 van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds, gewijzigd bij de wetten van 5 januari 1977, 7 november 1979 (niet: 1977, zoals in de Nederlandse tekst werd vermeld) en 2 juli 1981, wordt aangevuld als volgt: ... ».

Ontworpen paragraaf 5

Aangezien deze paragraaf geen opsomming bevat, vervange men de indeling in 1^o en 2^o door een indeling in twee leden.

Wat de Nederlandse tekst betreft, stemme men de gebruikte terminologie beter af op de termen gehanteerd in de bestaande tekst van artikel 2, bijvoorbeeld:

— « met goedvinden van » in plaats van « mits akkoord van » (vgl. artikel 2, § 4);

— « voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren » in plaats van « te financieren voor rekening van de Staat en te verwezenlijken in overleg met de provincie- of gemeentediensten » (1) (vgl. artikel 2, § 1, eerste lid, en § 4).

* *

De tweede volzin van het 1^o — nog steeds in de Nederlandse tekst —, die omwille van zijn haast ondoordringelijke constructie, aanleiding kan geven tot de meest uiteenlopende interpretaties, moet worden herschreven. Bovendien is er gebrek aan overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst.

Uit de memorie van toelichting kan worden opgemaakt dat het volgende wordt bedoeld:

— met het oog op het aanwijzen van de gedeelten van provincie- of gemeentewegen die bij voorrang dienen te worden hersteld of gemoderniseerd zal, per provincie, een jaarprogramma worden opgesteld door een in iedere provincie op te richten « provinciale commissie voor wegeninfrastructuur » (niet: wegeninfrastructuur);

— die provinciale jaarprogramma's zullen worden opgesteld aan de hand van criteria vastgesteld bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit (criteria, zoals « de geografische ligging ... van de te herstellen wegen, hun drukte, hun verkeerstype ... » en onder meer ook de voorstellen van de « Commissie van ongevallen in het verkeer », tot de oprichting waarvan het Ministerieel Comité voor economische en sociale coördinatie op 6 september 1984 heeft beslist);

— de provinciale commissies voor wegeninfrastructuur « zullen steeds in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de provincie of van de gemeente waarvan het wegennet ter studie ligt, functioneren ... »;

— de samenstelling van bedoelde provinciale commissies zal bij koninklijk besluit worden geregeld.

(1) In de Nederlandse tekst is kennelijk bij vergissing sprake van « provincie- of gemeentediensten » in plaats van « rijksdiensten ».

Il convient dès lors de supprimer dans le préambule la référence aux lois coordonnées sur le Conseil d'Etat et à l'avis du Conseil d'Etat.

Intitulé

L'intitulé devrait être rédigé comme suit:

« Projet de loi modifiant la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des routes. »

Dispositif

Phrase liminaire

L'article 2 de la loi du 9 août 1955 ayant été modifié non seulement par les lois modificatives citées, mais aussi par la loi du 2 juillet 1981, la phrase liminaire doit être rédigée comme suit:

« L'article 2 de la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des routes, modifié par les lois des 5 janvier 1977, 7 novembre 1979 et 2 juillet 1981, est complété comme suit: »

Paragraphe 5 en projet

Ce paragraphe ne comportant pas d'énumération, la division en 1^o et 2^o sera remplacée par une division en deux alinéas.

Pour ce qui est du texte néerlandais, il conviendrait de se conformer à la terminologie utilisée par le texte existant de l'article 2 et d'écrire notamment:

— « met goedvinden van » au lieu de « mits akkoord van » (cfr. article 2, § 4, de la loi);

— « voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren » au lieu de « te financieren voor rekening van de Staat en te verwezenlijken in overleg met de provincie- of gemeentediensten » (1) (cfr. article 2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, et § 4).

* *

La phrase qui forme le 1^o du § 5 est d'une longueur démesurée qui la rend difficilement compréhensible surtout dans sa seconde partie et qui peut donner lieu à des interprétations divergentes. Cette disposition devra être entièrement réécrite.

L'exposé des motifs permet de dégager qu'il s'agit de ce qui suit:

— En vue de la désignation des parties de voies provinciales ou communales qui devront être refaites ou modernisées en priorité, un programme annuel sera établi pour chaque province par une « commission provinciale d'infrastructures routières » à créer dans chaque province;

— Ces programmes provinciaux annuels seront établis sur la base de critères fixés par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres (il s'agit de critères tels que « la situation géographique ... des routes à réfectionner, ... leur fréquentation et ... leur type de fréquentation ... » ou encore les propositions de la « Commission des accidents de la route » dont la création a été décidée le 6 septembre 1984 par le Comité ministériel de coordination économique et sociale);

— Les commissions provinciales d'infrastructures routières « fonctionneront toujours en présence des représentants de la province et de la commune dont le réseau routier sera à l'étude ... »;

— La composition des commissions provinciales visées sera réglée par arrêté royal.

(1) C'est manifestement par erreur que le texte néerlandais du projet parle de « provincie- of gemeentediensten » au lieu de « rijksdiensten ».

Het ware wellicht wenselijk aan de Koning ook de bevoegdheid toe te kennen om de nadere regelen in verband met de werking van die commissies vast te stellen.

Voor paragraaf 5 kan dan ook volgende redactie in overweging worden gegeven:

« § 5. Het Fonds is gemachtigd, met goedvinden van de betrokken provincie of gemeente, herstellings- en moderniseringswerken aan provincie- en gemeentewegen voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren. In aanmerking daarvoor komen de werken die aan de hand van criteria bepaald bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit en na raadpleging van de betrokken provincie of gemeente worden opgenomen in jaarprogramma's, die voor elke provincie worden vastgesteld door een provinciale commissie voor wegeninfrastructuur.

De Koning bepaalt de samenstelling en regelt de werking van de provinciale commissies voor wegeninfrastructuur ».

Ontworpen paragraaf 6

Omwille van de terminologische eenvormigheid met de bestaande tekst van artikel 2 gebruikte men in de Nederlandse tekst van deze paragraaf de termen « aanleg en verbetering » als tegenhangers van de Franse termen « construction » en « aménagement » (vgl. artikel 2, § 1, eerste en tweede lid) en schrijve men ook hier « voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren ».

Volgende Nederlandse tekst kan in overweging worden gegeven:

« § 6. Het Fonds is gemachtigd werken tot aanleg en verbetering van voetpaden en rioleringen langs de rijkswegen voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren.

Zodra de werken zijn uitgevoerd maakt de Minister of zijn afgevaardigde een proces-verbaal op van de overdracht van de nieuwe voorzieningen aan de gemeente, die er vanaf de overdracht de volledige verantwoordelijkheid voor draagt. »

Slotopmerking

Gelet op de weerslag die het voorontwerp van wet heeft op de provincies en op de gemeenten, lijkt het geraden dat ook de Minister van Binnenlandse Zaken bij de voordracht en de medeondertekening wordt betrokken.

De kamer was samengesteld uit:

De Heren: P. Vermeulen, voorzitter;

J. Nimmegeers en W. Deroover, staatsraden;

G. Van Hecke en J. Gijssels, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevrouw: F. Lievens, toegevoegd griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer W. Deroover.

Het verslag werd uitgebracht door de heer D. Albrecht, auditeur.

De Griffier,

F. Lievens.

De Voorzitter,

P. Vermeulen.

Il serait sans doute souhaitable d'habiliter le Roi à déterminer également les modalités de fonctionnement de ces commissions.

Eu égard à ce qui précède, il est proposé de rédiger le paragraphe 5 comme suit:

« § 5. Le Fonds est autorisé, avec l'accord de la province ou de la commune concernée, à financer pour le compte de l'Etat et à exécuter en collaboration avec les services de celui-ci des travaux de refecton et de modernisation de voiries provinciales ou communales. Entrent en ligne de compte à cette fin les travaux qui, sur la base de critères fixés par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, après consultation de la province ou de la commune concernée, sont définis dans des programmes annuels établis pour chaque province par une commission provinciale d'infrastructures routières.

Le Roi détermine la composition et règle le fonctionnement des commissions provinciales d'infrastructures routières ».

Paragraphe 6 en projet

Dans un souci de conformité avec la terminologie du texte existant de l'article 2, l'on fera correspondre aux termes français « construction » et « aménagement » les termes néerlandais « aanleg » et « verbetering » (cfr. article 2, § 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2) et l'on écrira également dans le texte néerlandais: « voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren ».

Il est proposé de rédiger le texte français comme suit:

« § 6.

Dès l'achèvement des travaux, le Ministre ou son délégué établit un procès-verbal de remise des nouvelles installations à la commune, qui en assume à partir de ce moment l'entière responsabilité. »

Observation finale

Eu égard aux conséquences que l'avant-projet de loi entraîne pour les provinces et les communes, il se recommanderait d'associer également à sa proposition et à son contreseing le Ministre de l'Intérieur.

La chambre était composée de

Messieurs: P. Vermeulen, président;

J. Nimmegeers, et W. Deroover, conseillers d'Etat;

G. Van Hecke, et J. Gijssels, assesseurs de la section de législation;

Madame: F. Lievens, greffier assumé.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. W. Deroover.

Le rapport a été présenté par M. D. Albrecht, auditeur.

Le Greffier,

F. Lievens.

Le Président,

P. Vermeulen.

887 (1984-1985) - nr 1
Commissiestuk nr 1
Infrastructuur

887 (1984-1985) - n° 1
Document de Commission n° 1
Infrastructure

BELGISCHE SENAAT

—
Zitting 1984 - 1985
—

5 juli 1985

Ontwerp van wet tot wijziging van
de wet van 9 augustus 1955 betref-
fende het Wegenfonds.

—
AMENDEMENTEN VAN
DE H. GROSJEAN c.s.

SENAT DE BELGIQUE

—
Session de 1984 - 1985
—

5 juillet 1985

Projet de loi modifiant la loi du
9 août 1955 relative au Fonds des
Routes.

—
AMENDEMENTS PROPOSES PAR
M. GROSJEAN ET CONSORTS

R.A 13260.

R.A 13260.

ARTICLE UNIQUE

A cet article, apporter les modifications suivantes :

" PARAGRAPHE 5

- A. A l'alinéa 1er, 1ère phrase, remplacer les mots "de l'Etat" par "des Régions" et, dans la même phrase, remplacer les mots "celui-ci" par "l'Etat".

Justification

Cet amendement préserve les compétences des Régions, telles qu'elles se fondent notamment sur l'article 6, § 1er, VIII, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Le Fonds des Routes serait ainsi autorisé à financer ces travaux pour le compte des Régions concernées et à les exécuter en collaboration avec les services de l'Etat.

- B. Dans la 2ème phrase, remplacer les mots "arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres" par les mots "les Régions".

Justification

Cet amendement a pour objet de préserver la compétence des Régions.

- C. Dans la même phrase, remplacer les mots "établis pour chaque province par une" par les mots "arrêtés par les Régions pour chaque province et sur proposition d'une..."

Justification

Cet amendement a également pour objet de préserver la compétence des Régions.

- D. Au même paragraphe, deuxième alinéa, ajouter les mots "après accord des Exécutifs Régionaux concernés" après le mot "détermine" et supprimer le mot "règle".

Justification

Les commissions provinciales d'infrastructures routières étant chargées de faire des propositions concernant les programmes annuels de travaux tels que prévus au § 5, alinéa premier, l'accord préalable des Exécutifs Régionaux concernés est nécessaire pour préserver la compétence des Régions en ce qui concerne la composition et le fonctionnement de ces commissions.

PARAGRAPHE 6

- A. A l'alinéa premier, remplacer le mot "de l'Etat" par "des Régions" et "celui-ci" par "l'Etat".

Justification

Cet amendement préserve les compétences des Régions, telles qu'elles se fondent, notamment, sur l'article 6, §1er, V, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles en ce qui concerne l'égouttage.

- B. Compléter le même alinéa par le texte suivant :

"Ces travaux doivent être conformes aux règles édictées par les Régions".

Justification

Cet amendement a également pour objet de préserver les compétences régionales.

4. Le texte du projet de loi, amendé, serait donc le suivant
(les amendements figurent entre parenthèses) :

"§5 Le Fonds est autorisé, avec l'accord de la province ou de la commune concernée, à financer pour le compte (des Régions) et à exécuter en collaboration avec les services de (l'Etat) des travaux de réfection et de modernisation de voiries provinciales ou communales. Entrent en ligne de compte à cette fin les travaux qui, sur la base de critères fixés par (les Régions), après consultation de la province ou de la commune concernée, sont définis dans des programmes annuels (arrêtés par les Régions) pour chaque province (et sur proposition d'une) commission provinciale d'infrastructures routières.

Le Roi détermine (après accord des Exécutifs Régionaux concernés) la composition et le fonctionnement des commissions provinciales d'infrastructures routières.

§6. Le Fonds est autorisé à financer pour le compte (des Régions) et à exécuter en collaboration avec les services de (l'Etat) des travaux de construction et d'aménagement de trottoir et d'égoûts le long des routes de l'Etat.

(Ces travaux doivent être conformes aux règles édictées par les Régions).

Dès achèvement des travaux, le Ministre ou son délégué établit un procès-verbal de remise des nouvelles installations: à la commune, qui en assume à partir de ce moment l'entière responsabilité".

A. GROSJEAN
F. DONNAY
B. EICHER.

°
° °

ENIG ARTIKEL

In dit artikel de volgende wijzigingen aan te brengen :

"PARAGRAAF 5

- A. In de eerste zin van het eerste lid de woorden "van het Rijk" te vervangen door de woorden "van de gewesten" en in de Franse tekst het woord "celui-ci" te vervangen door het woord "l'Etat".
- B. In de tweede zin van het eerste lid de woorden "bij in Minister-raad overlegd koninklijk besluit " te vervangen door de woorden "door de gewesten".
- C. In de tweede zin van het eerste lid de woorden "die voor elke provincie worden vastgelegd door" te vervangen door de woorden "die voor elke provincie door de gewesten worden bepaald op voorstel van".
- D. In het tweede lid de woorden "bepaalt de samenstelling en regelt" te vervangen door de woorden "bepaalt na instemming van de betrokken gewestexecutieven de samenstelling en".

"PARAGRAAF 6

- A. In het eerste lid de woorden "het Rijk" te vervangen door de woorden "de gewesten" en in de Franse tekst het woord "celui-ci" te vervangen door het woord "l'Etat".
- B. Het eerste lid aan te vullen als volgt :
"Deze werken moeten in overeenstemming zijn met de regels uitgevaardigd door de gewesten".

De geamendeerde tekst van het wetsontwerp zou dan luiden als volgt (de amendementen staan tussen haakjes) :

"§5.- Het Fonds is gemachtigd, met goedvinden van de provincie of van de gemeente de herstellings- en moderniseringswerken van provincie- en gemeentewegen voor rekening van (de gewesten) te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren. In aanmerking daarvoor komen de werken die aan de hand van criteria bepaald (door de gewesten) en na raadpleging van de betrokken provincie of gemeente worden opgenomen in jaarprogramma's, die voor elke provincie (door de gewesten worden bepaald op voorstel van) een provinciale commissie van wegeninfrastructuur.

De Koning bepaalt (na instemming van de betrokken gewest-executieven de samenstelling en) de werking van de provinciale commissies voor wegeninfrastructuur.

§6.- Het Fonds is gemachtigd werken tot aanleg en verbetering van voetpaden en rioleringen langs de rijkswegen voor rekening van (de gewesten) te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren.

(Deze werken moeten in overeenstemming zijn met de regels uitgevaardigd door de gewesten).

Zodra de werken zijn uitgevoerd, maakt de Minister of zijn afgevaardigde een proces-verbaal op van de overdracht van de nieuwe voorzieningen aan de gemeente, die er vanaf de overdracht de volledige verantwoordelijkheid voor draagt."

887 (1984 - 1985) - nr 1

Commissiestuk nr 2

Infrastructuur

BELGISCHE SENAAT

Zitting 1984 - 1985

5 juli 1985

Ontwerp van wet tot wijziging van de
wet van 9 augustus 1955 betreffende
het Wegenfonds.

AMENDEMENT VAN
DE H. DE BONDT

R.A 13260.

887 (1984-1985) - n° 1

Document de Commission n° 2

Infrastructure

SENAT DE BELGIQUE

Session de 1984 - 1985

5 juillet 1985

Projet de loi modifiant la loi du
9 août 1955 relative au Fonds des
Routes.

AMENDEMENT PROPOSE PAR
M. DE BONDT

R.A 13260.

ENIG ARTIKEL

Aan artikel 2 voorgesteld door dit artikel een § 7 toe te voegen, luidende :

- " § 7. Het bedrag, dat nodig is voor de uitvoering van de in § 5 en § 6 bedoelde werken, wordt gefinancierd door een gedeelte van de opbrengst van de verkeersbelasting op de autovoertuigen. De opbrengst in de respectieve gewesten wordt gebruikt voor de respectieve financiering van werken in het Vlaamse en het Waalse gewest en in het tweetalig gebied Brussel-Hoofdstad, waarbij de opbrengst van de verkeersbelasting geacht wordt gelokaliseerd te zijn op de plaats waar de belastingplichtige gevestigd is.
Voor de uitvoering van de in § 5 en § 6 bedoelde werken in de drie gewesten worden drie afzonderlijke artikels geopend op de begroting van het Wegenfonds."

VERANTWOORDING

In de geest van de wetten op de staatshervorming is de subsidiëring van gemeentelijke en provinciale infrastructuur eerder een regionale dan wel een nationale bevoegdheid. Aangezien de Raad van State zich in haar advies akkoord heeft verklaard met het handhaven van de nationale bevoegdheid, strekt dit amendement ertoe de regionale financiële verantwoordelijkheid toch te maximaliseren, en dit door de regionale aanrekenbaarheid van de financiële middelen in te schrijven in de wet (cfr. de wet van 5 maart 1984 betreffende de saldi en de lasten van het verleden van de gemeenschappen en de gewesten en de nationale economische sectoren). Er werd geopteerd voor het hanteren van de opbrengst van de verkeersbelasting, enerzijds omdat zij in art. 10 van de gewone wet van 9.8.1980 als ristorneerbare belasting wordt genoemd en op dit ogenblik nog niet geristorneerd is, en anderzijds omdat zij logisch gezien ook het sterkst aansluit bij het in het wetsontwerp behandelde probleem.

F. DE BONDT.

ARTICLE UNIQUE

Compléter l'article 2 proposé par cet article,
par un § 7, rédigé comme suit :

"§ 7. Les sommes nécessaires à l'exécution des travaux visés aux §§ 5 et 6 sont financées partiellement par le produit de la taxe de circulation. Le produit de celle-ci, dans chaque Région, est affecté au financement de travaux respectivement dans la Région flamande, la Région wallonne et la région bilingue de Bruxelles-Capitale, le produit de la taxe étant censé être localisé au lieu d'établissement du redevable.

Pour l'exécution des travaux visés aux §§ 5 et 6, dans les trois Régions, trois articles distincts sont créés au budget du Fonds des routes."

887 (1984 - 1985) - nr 1

Commissiestuk nr 3

Infrastructuur

BELGISCHE SENAAAT

Zitting 1984 - 1985

8 juli 1985

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds.

AMENDEMENT VAN
DE H. DE SERANNO

ENIG ARTIKEL

Na het eerste lid van §5, zoals voorgesteld door dit artikel, de volgende tekst toe te voegen :

"De voor de uitvoering van deze werken beschikbare middelen worden over de provincies verdeeld in recht evenredige verhouding met het gemiddeld aantal dodelijke verkeersongevallen per provincie gedurende de jongste vijf jaar voorafgaand aan het begrotingsjaar waarvoor de kredieten worden goedgekeurd."

J. DE SERANNO.

R.A 13260.

887 (1984 - 1985) - n° 1

Document de Commission n° 3

Infrastructure

SENAT DE BELGIQUE

Session de 1984 - 1985

8 juillet 1985

Projet de loi modifiant la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des Routes.

AMENDEMENT PROPOSE PAR
M. DE SERANNO

ARTICLE UNIQUE

Après le premier alinéa du § 5 proposé par cet article, ajouter la disposition suivante :

"Les moyens disponibles pour l'exécution de ces travaux sont répartis entre les provinces selon un pourcentage proportionnel au nombre moyen d'accidents mortels de la circulation par province survenus au cours des cinq dernières années précédant l'année budgétaire pour laquelle les crédits sont approuvés."

R.A 13260.