

Chambre des Représentants.

SESSION 1837 — 1838.

*RAPPORT fait par M. HEPTIA, au nom de la section centrale (1),
sur le projet de loi sur les chemins vicinaux.*

MESSIEURS,

Si la nécessité et l'importance d'une loi sur la voirie vicinale avaient besoin d'être démontrées, il suffirait d'attirer un instant votre attention sur l'état actuel de notre législation sur cet objet. Les dispositions qui le règlent aujourd'hui se trouvent disséminées dans un grand nombre de lois, d'arrêtés, de décrets et de règlements, dont il est presque impossible de former un corps de doctrine, et dont il est souvent difficile de déterminer la force obligatoire.

Nos provinces ont des législations différentes, basées sur des principes différents... Presque partout et presque dans tous les cas, les lois actuelles manquent d'une véritable sanction, à tel point que les chemins vicinaux ne sont conservés et bien entretenus que dans les localités où les autorités communales et les habitants se chargent spontanément de ces soins; là où il y a mauvaise volonté, les lois actuelles sont impuissantes. Ces simples réflexions démontrent combien une loi nouvelle, mieux appropriée aux besoins du pays, est indispensable.

Avant d'entrer dans l'examen des dispositions du projet, je crois nécessaire de rendre compte des principes et du système général, adoptés par la section centrale comme bases du projet qu'elle a l'honneur de proposer à la Chambre.

Le projet repose sur deux principes fondamentaux : le premier, que les chemins vicinaux doivent former un ensemble de moyens de communication

(1) La section centrale était composée de MM. FALLON, *président*, ÉLOY DE BURDINNE, DEJAEGER, DE BUS aîné, PETERS, TROYE, et HEPTIA, *rapporteur*.

qui serve de complément aux routes provinciales, dont elles seraient en quelque sorte une branche secondaire; en second lieu, que tous les habitants ayant le droit de se servir, et se servant effectivement des chemins vicinaux, tous doivent contribuer à leur entretien en proportion du degré d'utilité qu'ils en retirent.

Par application du premier principe ci-dessus énoncé, la section centrale a admis : que tout habitant du royaume peut réclamer contre les plans des chemins vicinaux que les communes feront dresser; que les conseils provinciaux et, dans certain cas, le gouvernement, arrêteront la direction et la largeur que devront avoir les chemins vicinaux de grande communication. Au moyen de ces mesures les chemins vicinaux présenteront un système d'ensemble qu'ils n'auraient pas eu si chaque commune avait été libre de classer ses chemins sans égard aux besoins des communes voisines, et sans égard aux plans proposés par celles-ci.

Le deuxième principe a amené la section centrale à reconnaître dans la loi deux espèces de chemins vicinaux, savoir : 1^o ceux de grande communication, qui servent à plusieurs communes, à une province, ou partie de province et même à des provinces différentes; 2^o les chemins vicinaux qui servent plus spécialement à la commune sur le territoire de laquelle ils sont établis.

Cette distinction qui existe dans la nature même des choses, étant une fois reconnue dans la loi, a amené à introduire plusieurs articles nouveaux dans le projet que propose la section centrale : ainsi, dans le cas où un chemin est utile à plusieurs communes, elles contribueront toutes à son entretien; quand il sera utile à plusieurs communes, en même temps qu'à une ou plusieurs provinces, celles-ci pourvoiront à une partie des dépenses d'entretien, proportionnée à l'utilité que le chemin leur procure.

Quand un établissement industriel dégrade considérablement un chemin et que celui-ci lui est d'un grand usage, le propriétaire ou détenteur de cet établissement sera obligé de subvenir à une quotité des frais d'entretien.

Il aurait été injuste dans tous ces cas de laisser peser la totalité de la dépense sur les seules communes où le chemin se trouve établi, tandis que le chemin est d'utilité générale et sert peu à ces communes.

Le projet contient encore une autre disposition qui pourra produire de bons effets : il arrive souvent qu'un chemin bien entretenu dans la traverse de plusieurs communes perd toute son utilité, parce qu'une commune intermédiaire ne peut entretenir la partie qui se trouve sur son territoire, ce qui établit une solution de continuité qui rend inutiles les parties même bien entretenues; dans ce cas, la province est autorisée à accorder un subside à la commune qui manquerait de ressources, pour entretenir la partie qui tombe à sa charge.

Après avoir exposé sommairement l'économie du projet en ce qu'il se rattache à la classification des chemins, et l'obligation de la part des communes, des provinces, des usiniers ou industriels, de contribuer à leur entretien, il me

reste à faire connaître quels sont les moyens que le projet met à la disposition des communes pour satisfaire à cette obligation.

Si les communes possèdent des *revenus ordinaires* suffisants pour entretenir leurs chemins, elles doivent d'abord les employer; ce n'est que dans le cas où ces revenus ne suffisent pas qu'elles peuvent recourir aux moyens que nous allons indiquer; en effet, l'entretien des chemins étant une charge communale, c'est la caisse communale qui doit y faire face, et les habitants ne doivent contribuer que pour suppléer à son insuffisance.

Le projet ne prévoit donc que le cas où la commune est obligée de se créer des ressources extraordinaires à défaut de revenus, et, dans cette circonstance, le principe que tous se servant des chemins, tous doivent contribuer à leur entretien, a encore ici servi de règle à la section centrale; pour atteindre tous les contribuables le plus équitablement possible, le projet propose quatre bases de cotisation :

1° Des centimes additionnels aux contributions directes payées dans la commune;

2° Une cotisation sur les chevaux, bêtes de somme, de trait et les voitures de toute espèce;

3° Une cotisation personnelle sur chaque chef de famille;

4° Une contribution à fournir par les propriétaires ou détenteurs d'établissements industriels, dans les cas où ces établissements causent des dégradations extraordinaires aux chemins entretenus par les communes. La section a été unanimement convaincue que, pour obtenir une répartition juste entre tous les contribuables, on ne pouvait se borner à une base unique de cotisation, et qu'il fallait en admettre plusieurs concurremment. En effet, si on se borne à imposer des centimes additionnels aux contributions payées dans la commune, les rentiers, les négociants, les charretiers, les usiniers ne contribueront pas en raison de l'usage et de l'utilité qu'ils retirent des chemins, ni des dégradations qu'ils y commettent; si, au contraire, on n'admet que la cotisation personnelle sur les habitants, les propriétaires forains ne contribueront pas, et, en résultat, presque personne ne contribuerait dans une juste proportion de l'utilité que lui procurent les chemins, ni de l'usage plus ou moins étendu qu'il en fait : c'est ainsi que les blatiers, les charretiers, les industriels tenant chevaux, ne contribueraient qu'à l'égal de ceux qui ne circulent qu'à pied ou avec des brouettes.

Cependant ce système si équitable a rencontré une forte opposition de la part d'un assez grand nombre de membres de la Chambre, qui rejettent tout-à-fait les cotisations en journées de travail sur la personne des habitants, les chevaux, les voitures, etc., qu'ils qualifient de corvée. Ces cotisations en prestations en nature, disent-ils, donnent lieu à un grand nombre de vexations, coûtent beaucoup aux contribuables sans donner presque aucun résultat, sont inexécutables, parce que l'autorité municipale n'a aucun moyen de forcer le contribuable à travailler, surtout aujourd'hui que nos magistrats, qui sont électifs, devraient employer des moyens coercitifs contre des habitants dont ils tiennent leurs pouvoirs.

Ces objections ont été reconnues, par la section centrale, pour être assez fondées; aussi n'a-t-elle pas admis dans son projet la véritable prestation en nature, c'est-à-dire la corvée *obligatoire et forcée* dans tous les cas et dans toutes les localités; elle n'a pas voulu d'un principe absolu qui, dans beaucoup de circonstances, aurait amené de fâcheux résultats.

La section n'a admis la cotisation de prestations en journées de travail, que comme base de répartition équitable entre tous les contribuables, et afin d'arriver à exiger de chaque citoyen une contribution proportionnée à l'utilité qu'il retire de l'usage d'une chose publique qui doit être entretenue par tous ceux qui en profitent.

Si on daigne réfléchir un instant sur l'économie du projet de loi, on sera bientôt convaincu que les inconvénients reprochés à la corvée ne pourront pas se présenter s'il vient à être converti en projet de loi, puisque les autorités communales et provinciales auront par devers elles les moyens les plus efficaces de les prévenir.

En effet, d'abord les conseils communaux auront la faculté de convertir les journées de travail en tâches, et de statuer, par exemple, que celui qui sera imposé à une journée de travail en sera libéré en ouvrant deux ou trois mètres de fossé, en déblayant deux ou trois mètres de terre, ou en cassant un mètre cube de pierres, etc. (art. 18 du projet); ce moyen fera exécuter les prestations et diminue singulièrement les difficultés et les inconvénients. Dans le cas où cette mesure ne suffit pas, le projet donne un autre moyen de faire ne saurait manquer son effet, en autorisant les députations des conseils provinciaux, sur la demande des autorités communales, à ordonner que les cotisations en nature devront nécessairement être acquittées en argent.

Il résulte de cet ensemble de dispositions que là où la prestation en nature n'est pas dans les mœurs du pays, là où le manque d'ouvriers ou tout autre motif la rend difficile dans la pratique, elle n'existera réellement pas, puisque les autorités communales et provinciales pourront décider qu'elle sera acquittée en argent : ce ne sera plus alors qu'une base de l'assiette de la contribution à fournir par les habitants, à laquelle aucune des critiques adressées à la prestation en nature ne peut s'appliquer.

D'ailleurs, on voudra bien observer que les adversaires de la prestation en nature, qui la qualifient improprement de corvée pour la rendre plus odieuse, se fondent uniquement sur ce qui se passe dans les localités qu'ils connaissent le mieux, pour soutenir qu'elle est impraticable et impossible à faire bien exécuter; mais ils ne tiennent aucun compte de ce que, dans d'autres localités, ce mode de prestation produit les résultats les plus satisfaisants, à tel point que nulle part les chemins ne sont aussi bien entretenus; dans cet état de choses, est-il convenable de condamner tout-à-fait la corvée, puisqu'on l'appelle ainsi, et cela pour satisfaire aux exigences d'une partie de nos provinces en sacrifiant les intérêts des localités qui se trouvent bien de l'emploi de la corvée? Ne suffit-il pas, et ceci s'adresse à tout homme qui jugera sans préoccupation, de laisser aux autorités constituées la faculté de la remplacer

par une cotisation en argent, quand elles croiront qu'elle ne peut donner de bons résultats?... La loi serait imprudente si, sans nécessité, elle heurtait les usages et les habitudes de nos populations; en pareil cas, les lois restent souvent sans exécution. Ces considérations ont engagé la section centrale à adopter un système qui donnât aux autorités locales la faculté de faire contribuer les habitants en argent ou en nature, selon qu'elles jugeront qu'il conviendra le mieux à leurs administrés.

Afin de me conformer à l'usage adopté dans la rédaction des rapports faits à la Chambre, je bornerai ici les considérations générales et l'exposé sommaire des principales dispositions du projet; obligé de donner sur chaque article l'analyse des observations des sections, et des motifs qui ont déterminé les propositions de la section centrale, j'aurais craint de tomber dans des répétitions fréquentes, si je m'étais ici étendu davantage.

Une seule section a fait une observation générale sur le projet; elle aurait voulu qu'il fixât les distances des plantations et des constructions, que les propriétaires riverains pourraient faire le long des chemins vicinaux. La section centrale, ayant porté son attention sur cet objet, a pensé que la loi actuelle ne devait point s'occuper de ces points, sur lesquels des lois en vigueur pour tout le royaume ont déjà prononcé; en effet, les communes étant propriétaires de chemins vicinaux situés dans l'étendue de leur territoire, l'art. 671 du Code civil, à défaut d'anciens usages locaux, détermine la distance à observer pour les plantations d'arbres ou de haies; ces usages anciens et, dans le cas où il n'en existe pas, l'art. 671 du Code civil déjà cité, forment une législation complète, bien connue et en pleine vigueur dans tout le royaume.

Quant aux constructions que les riverains voudraient faire le long des chemins, l'art. 90, n° 7, de la loi communale a chargé le collège des bourgmestre et échevins d'en donner l'alignement, et par là leur a conféré le pouvoir nécessaire pour maintenir l'intégrité et la bonne conservation des chemins, en s'assurant si les distances légales des constructions sont observées, et si, étant à la distance voulue, les constructions ne nuiront pas aux chemins.

La *section centrale* a pensé que ces diverses dispositions avaient suffisamment pourvu aux deux points en question, et qu'il était dès-lors inutile de s'en occuper dans la loi actuelle; vu surtout que la législation en vigueur n'a été l'objet d'aucune plainte, et ne paraît pas donner lieu à des abus.

ART. 1^{er} du projet du gouvernement.

La 1^{re} *section* désire que la loi définisse d'une manière précise ce qu'on doit entendre *par fraction de commune*, et par un chemin vicinal *légalement reconnu*.

Elle se demande s'il sera fait une classification des chemins vicinaux d'après leur destination et leur degré d'utilité, et elle est partagée sur ce point; les membres qui désireraient qu'il y eût un classement, demandent qu'il soit fait par le conseil provincial.

La 2^e *section* croit qu'il serait prudent de supprimer cet article.

La 3^e *section* observe que la définition que l'article dont il s'agit donne des chemins vicinaux, est vicieuse, et ne donne pas une idée exacte de ce qu'on doit entendre par un chemin vicinal; un chemin étant déclaré vicinal par cela seul qu'il sert à la généralité des habitants d'une ou de plusieurs communes, ou même d'une fraction de commune, sans égard au mode de circulation en usage sur ce chemin, il s'ensuit que la définition peut s'appliquer aux grandes routes de l'État, aux routes provinciales, aux chemins de pure exploitation et même à ceux résultant de servitude. De ces observations la section conclut que la définition devait être supprimée, ou tout au moins devait être remplacée par une autre plus exacte; ce qu'elle reconnaissait être très difficile, sinon impossible. Toutefois, elle propose la rédaction suivante, qu'elle prie la section centrale d'améliorer, si possible, en cas qu'elle croie que l'article ne doive pas être entièrement supprimé : « Tous les chemins qui ne sont pas des grandes routes, des chemins de pure exploitation, ou des chemins de servitude de passage entre voisins, sont des chemins publics vicinaux et sont assujettis à la visite, à la surveillance et à l'administration de l'autorité municipale, quels que soient le mode de circulation et leur largeur. »

La 5^e *section* observe que l'article en discussion paraît détruire la classification des chemins vicinaux consacrée par différents règlements provinciaux, quoique cette classification puisse avoir certaine utilité pour faire reconnaître à qui appartient la propriété du sol sur lequel les chemins sont établis, et à qui incombe la charge de l'entretien..... Pour faire apprécier la portée de son observation, elle remarque qu'autrefois les chemins appelés *royaux* étaient considérés comme propriétés publiques et étaient entretenus par les seigneurs ou les communautés; les chemins d'aisance, les sentiers n'étaient considérés que comme des servitudes et tombaient à charge des riverains ou des usagers; la qualification de *royaux*, ou autre, faisait connaître à la fois le propriétaire du sol du chemin et celui qui était chargé de l'entretenir.

La section regrette que le projet ait perdu ces principes de vue, et semble même les avoir complètement repoussés, ainsi que l'indique l'art. 11 du projet, qui paraît les considérer comme des propriétés communales, quoique l'art. 25 puisse laisser supposer que certains chemins ne constituent que des servitudes. Elle invite la section centrale à peser ces observations et à coordonner les diverses dispositions du projet de manière à faire disparaître tout doute sur les principes, et toute contradiction même apparente entre les dispositions différentes du projet.

La *section centrale* a examiné les divers points sur lesquels les sections avaient attiré son attention. Elle n'a pas cru que la loi actuelle doive décider d'une manière absolue que les chemins sont ou ne sont pas des propriétés de la commune où ils sont situés, ni qu'ils doivent être entretenus par les communes dans tous les cas où elles en sont propriétaires, car il est des chemins que les communes entretiennent quoiqu'elles n'en soient pas propriétaires, comme il en est dont elles sont propriétaires, qui sont entretenus par des particuliers. Ces points n'ont pas besoin d'être réglés par la loi actuelle; il est préférable de laisser subsister ce qui existe sans blesser les droits acquis, pourvu que l'on

prenne les mesures nécessaires pour assurer la conservation des chemins et leur entretien par ceux qui en ont aujourd'hui l'obligation.... Ce but sera atteint au moyen du tableau et des plans des chemins que les communes seront obligées de faire dresser en vertu de l'art. 2 du projet. Ces plans et ces tableaux indiqueront les chemins qui sont véritablement vicinaux, ceux qui ne sont que des servitudes, ceux qui ne sont que des sentiers ; enfin ils indiqueront ceux qui doivent être entretenus par d'autres que la commune de leur situation ; on sent que les règles et les principes absolus qu'on poserait dans la loi, ne pourraient que gêner considérablement les communes lorsqu'elles procéderont à la reconnaissance des chemins et à la confection des plans ; il surgirait inévitablement une foule de contestations sur leur application. Il a paru préférable de s'en tenir, ainsi que le fait le projet, à obliger les communes à constater par des plans, l'état des chemins et leur destination actuelle, sans leur prescrire des règles absolues, en leur laissant toutefois le soin de faire restituer les empiétements, et de leur donner l'élargissement et la direction convenables là où le besoin s'en fera sentir.

Ces considérations ont porté la section centrale à supprimer tout-à-fait l'art. 1^{er} du projet : il serait difficile, dangereux même, de donner une définition qui, à défaut d'exactitude rigoureuse, pourrait donner lieu à des discussions sur le point de savoir si un chemin est ou n'est point vicinal, et qui pourrait amener pour résultat qu'un chemin tout-à-fait indispensable à une commune serait déclaré non vicinal, tandis qu'un chemin d'aisance peu important serait reconnu pour vicinal, ce qui serait tout-à-fait contraire à l'intérêt général, et à l'esprit du projet de loi.

Au reste, chacun se fait une idée assez exacte de ce qu'est un chemin vicinal, pour n'avoir pas besoin d'une définition pour l'apprendre ; la loi ne dira donc pas ce qu'on doit entendre par un chemin vicinal : ce seront les communes, sous l'approbation des députations des conseils provinciaux, qui désigneront ceux qu'elles considèrent comme tels. La loi n'exige pour cela aucune condition ; elle abandonne tout-à-fait cette appréciation aux conseils communaux et provinciaux, qui prendront pour règle les besoins locaux, la situation et l'état actuel des chemins. Lorsque les communes feront les plans de leurs chemins, elles y comprendront tous ceux qu'elles considèrent comme vicinaux ; la voie de réclamation sera ouverte à tous les intéressés ; l'autorité supérieure prononcera sur les contestations qui s'élèveront : par ces moyens, le bon classement, l'entretien et la conservation des chemins, ainsi que les intérêts des particuliers, seront mieux assurés que par une définition légale de ce qu'on doit entendre par un chemin vicinal.

ART. 2 du projet (1^{er} de la section centrale).

La 2^e section demande que les plans d'alignement et de délimitation soient faits gratuitement par les géomètres du cadastre.

La 6^e section pense qu'il serait dangereux d'obliger les communes à faire dresser des plans, d'abord parce qu'il n'y a aucun moyen de s'assurer de leur exactitude, ensuite parce que ces plans seront très coûteux et très difficiles à

dresser, et enfin parce qu'il surgira nombre de cas et de discussions dans lesquels on contestera leur force probante, notamment dans le cas d'une contestation entre les deux riverains d'un chemin qui discuteraient sur des questions de limites entre leurs héritages; elle observe en outre que là où le cadastre est achevé, les plans cadastraux suffisent, sans obliger les communes à en dresser de nouveaux.

Ces observations n'ont pas paru suffisantes à la section centrale pour faire rejeter la disposition proposée, laquelle a été adoptée par quatre membres contre un. La majorité a pensé qu'en admettant même comme réels les inconvénients signalés par la 6^e section, ils ne balançaient pas l'utilité que procureront les plans qui peuvent seuls assurer la conservation des chemins vicinaux, et empêcher qu'on y commette des usurpations.

L'exactitude des plans a paru devoir être suffisamment assurée par l'accomplissement des formalités prescrites par le projet : la reconnaissance des chemins sur les lieux, l'affiche, et le dépôt des plans à l'inspection de tous les habitants, la voie de réclamation ouverte à tout le monde, la décision en 1^{er} degré de juridiction par le conseil communal, qui possède toutes les connaissances locales, et enfin l'appel autorisé devant la députation du conseil provincial, sont des épreuves qui garantissent que les plans seront minutieusement exacts ou du moins ne présenteront que des erreurs peu nombreuses et bien peu importantes, lorsqu'ils les auront subies, et qu'ils seront définitivement arrêtés par la députation du conseil provincial.

Quant à l'objection de l'inutilité d'exiger de nouveaux plans là où les plans du cadastre existent et peuvent les remplacer, chacun sent qu'elle porte à faux; en effet, les plans du cadastre ne présentent pas les mêmes garanties qu'un plan spécial fait avec la solennité qu'exige le projet de loi. Lorsque les plans du cadastre ont été dressés, ni les communes, ni les propriétaires riverains n'ont porté leur attention sur la partie qui concernait les chemins vicinaux; chacun s'est occupé uniquement du point de savoir si son héritage y figurait pour sa véritable contenance; il doit par suite s'y rencontrer quelques erreurs, tant sur la direction des chemins que sur leur largeur; on n'a fait alors aucune attention aux usurpations faites par les riverains, ni aux emprises qu'il conviendrait de faire pour l'élargissement ou la rectification des chemins: d'où la conséquence que des plans spéciaux sont tout-à-fait nécessaires pour obtenir le résultat que le projet se propose.

La section a aussi pensé qu'on ne pouvait charger les géomètres du cadastre de faire gratuitement un ouvrage aussi considérable que les plans des chemins vicinaux de tout le royaume; il ne serait pas équitable de leur demander un pareil travail sans les indemniser, et la section n'a vu aucun motif plausible de charger l'État d'une dépense semblable, qui est principalement d'intérêt communal.

Par suite de la suppression de l'art. 1^{er} du projet du gouvernement, il a paru nécessaire de prescrire aux communes de comprendre les sentiers dans les plans qu'elles feront dresser; il est aussi important de maintenir ces commu-

unications qui servent aux gens à pied que celles qui servent à la circulation des voitures : cette addition était nécessaire pour rentrer dans l'esprit du projet du gouvernement qui déclarait vicinal tout chemin servant à une généralité d'habitants , *quel qu'en fût le mode de circulation*.

ART. 3 *du gouvernement* (2 de la section centrale).

La 6^e section, ne voulant pas qu'il soit fait des plans, n'a pas examiné cet article ni les suivants.

Les autres sections l'ont adopté.

Néanmoins la 5^e a demandé s'il ne conviendrait pas de fixer un *minimum* et un *maximum* de largeur, d'après une classification à arrêter par la loi.

La section centrale n'a pas cru que cette fixation de largeur et d'une classification fût possible sans inconvénient ; il vaut mieux laisser aux autorités locales le soin de fixer la largeur d'après les besoins et l'utilité de la localité, que de prescrire dans la loi des largeurs qui, dans certains endroits, pourraient être insuffisantes, et qui, dans d'autres, dépasseraient de beaucoup les besoins. Nous avons d'ailleurs la preuve que les dispositions de cette nature ne produisent aucun résultat. Plusieurs règlements provinciaux avaient consacré une classification des chemins vicinaux dont ils avaient fixé la largeur par classe ; ces règlements ont toujours été lettre morte, et n'ont pu être mis à exécution, à tel point qu'il n'existe presque pas de chemin auquel on ait pu donner la largeur légale.

ART. 4 *du gouvernement* (3 de la section centrale).

La 3^e section a proposé la suppression de la dernière disposition de cet article qui prescrit l'insertion de l'annonce du dépôt du plan dans un journal de la province, cette insertion lui ayant paru inutile pour la grande majorité des communes où les journaux ne sont pas lus.

La section centrale ne s'est pas ralliée à cette proposition, et a adopté l'article en entier.

Elle a pensé que dans la plupart des cas l'insertion dans un journal serait utile, même quand le journal ne serait pas lu dans la commune ; cette insertion pourra alors être utile pour avertir les propriétaires forains et les habitants des communes voisines.

ART. 5 *du gouvernement* (4 de la section centrale).

Il importait que les propriétaires des terrains sur lesquels les communes veulent faire des emprises, en fussent avertis. Cette disposition garantit qu'ils le seront, et elle a reçu l'approbation unanime des sections.

ART. 6 *du gouvernement* (5 de la section centrale).

La 3^e section a proposé de remplacer les mots *tout habitant ou propriétaire forain*, par ceux de : tout individu. Ce ne sont pas, dit-elle, les habitants de la commune, ou les propriétaires forains qui ont seuls intérêt à la bonne

direction et à la bonne administration des chemins vicinaux situés dans la commune ; les habitants des communes voisines et même de communes assez éloignées peuvent avoir grand intérêt à réclamer contre les plans et le classement d'un chemin, afin qu'il soit entretenu et élargi d'une manière uniforme dans les différentes communes qu'il traverse ; les chemins ne sont vraiment utiles que pour autant qu'ils sont *viabiles* dans toute leur longueur ; c'est un point d'intérêt général, dont il convient de laisser à chacun le droit de réclamer l'application.

La *section centrale* a adopté ce changement, qui devenait encore plus nécessaire depuis qu'elle a admis qu'il y aurait des chemins vicinaux de grande communication dont l'entretien sera à charge de plusieurs communes et même, pour partie, à charge de la province. Il aurait nécessairement fallu, pour ceux-là, étendre le nombre des ayant-droit à réclamer : on n'a vu aucun inconvénient à le faire pour tous les chemins sans distinction.

ART. 6.

Toutes les sections ont adopté cet article sans observation. Cependant la section centrale a pensé qu'il convenait de porter à deux mois le délai dans lequel le conseil communal devra statuer sur les réclamations qui pourront être faites contre les plans ; ces réclamations peuvent être nombreuses et présenter des difficultés sérieuses ; il peut être nécessaire, pour les décider, de faire une instruction sur les lieux, de rechercher des pièces : en pareil cas, le délai d'un mois était évidemment trop court.

La 3^e *section* a aussi proposé que, soit qu'elle ait été attaquée par appel ou qu'elle ne l'ait pas été, la décision du conseil municipal soit envoyée à la députation du conseil provincial chargée d'arrêter définitivement les plans ; cette mesure aurait pour but d'attirer plus particulièrement son attention sur les plans qui auraient été l'objet de réclamations ; par ce moyen les députations seraient mises à même de les soumettre à une révision, même dans le cas où la décision du conseil municipal n'est pas attaquée.

La même section a proposé de laisser la décision du conseil municipal à l'inspection du public pendant tout le délai d'appel, et de donner le droit d'appel à tout citoyen habitant ou non la commune.

La *section centrale*, sans se prononcer sur le mérite de ces propositions, les a regardées comme réglementaires ; les conseils provinciaux pourront leur donner place dans les règlements qu'ils seront appelés à faire.

ART. 7.

La 2^e *section* a proposé de porter à deux mois le délai accordé pour interjeter appel de la décision du conseil municipal ; la section centrale s'est ralliée à cette proposition. Le délai d'un mois a paru trop court dans une matière aussi importante et qui peut susciter des difficultés extrêmement graves.

La 5^e *section* a demandé s'il ne convenait pas de rappeler dans cet article que les contestations sur des questions de propriété seront soumises aux tribunaux civils ; la section centrale a pensé que l'art. 11 du projet le disait suffisamment, sans avoir besoin d'être répété ici.

ART. 8.

La 3^e *section*, ainsi que la section centrale, propose de porter à trois mois le délai imparti aux députations du conseil provincial pour juger les appels des décisions des conseils communaux. Outre les motifs donnés aux articles précédents pour augmenter les délais donnés pour les décisions des conseils communaux et pour l'appel de ces décisions, il y en a ici un très puissant, qui est le grand nombre de décisions que les députations auront à rendre et l'impossibilité absolue de le faire dans un délai aussi court que celui d'un mois.

ART. 9.

Cet article n'est que la reproduction de l'art. 77, n° 6, de la loi communale, qui statue que la reconnaissance et l'ouverture des chemins vicinaux doivent être soumises à l'approbation des conseils provinciaux. De tout temps on a reconnu que la surveillance et la police des chemins vicinaux ne pouvaient être abandonnées aux conseils communaux sans être contrôlées par une autorité supérieure. Autrefois ce contrôle était exercé avec un pouvoir presque illimité par les officiers des seigneurs; plus tard il le fut par le préfet et les autorités départementales inférieures, et en dernier lieu nous avons eu les commissaires voyers et les autorités provinciales. Toujours on a senti le besoin de faire surveiller les communes; et aujourd'hui autant que jamais, il est nécessaire d'avoir un pouvoir qui veille à ce qu'elles exécutent les obligations que la loi leur impose, si on désire avoir un bon système de communication et des chemins vicinaux bien entretenus.

Le paragraphe de cet article a été critiqué par la 3^e section. Les termes ne lui en ont pas paru clairs, en ce qu'ils semblent autoriser à remettre successivement en discussion des contestations qui auraient été décidées en dernier ressort par la députation du conseil provincial; si tel est le sens de l'article, il est inadmissible, dit la section, parce qu'il est d'intérêt public que les contestations aient un terme, et qu'on ne puisse revenir sur une décision souveraine, sous prétexte d'erreur ou de mal jugé, une semblable décision devant être irrévocable.

Cependant la section reconnaît que le projet est susceptible d'une autre signification, à savoir : que les plans, c'est-à-dire, la direction, la largeur et l'alignement des chemins pourront toujours être modifiés si, à l'avenir, l'utilité, la convenance ou la nécessité de pareilles modifications venaient à exister et à être démontrées, et cela malgré qu'ils eussent été précédemment approuvés définitivement par la députation du conseil provincial. La section approuverait l'article entendu en ce sens.

La *section centrale* a cru que le projet ne pouvait être interprété autrement : cette signification lui a paru la seule admissible, puisque sans cela il y aurait contradiction entre les deux paragraphes de l'article, le 1^{er} § disant que les plans seront arrêtés *définitivement*, tandis que le 2^e § permettrait d'y revenir et de les remettre en discussion.

ART. 10.

Cet article n'est que l'application du principe que les questions de propriété sont du ressort des tribunaux civils. Il n'a donné lieu à aucune observation.

ART. 11.

La 5^e *section* a trouvé l'article trop général, et que l'imprescriptibilité ne devait exister que dans les cas d'usurpations et d'empiétements faits sur les chemins vicinaux. Dans les autres cas, dit-elle, la prescription doit être admise; un sentier, un chemin d'aisance, qui ont toujours été considérés comme des servitudes, ne doivent pas être imprescriptibles et être rendus à la circulation, après avoir été fermés pendant 30 ans, terme fixé pour la prescription des servitudes de toutes les espèces.

La *section centrale* a pensé que ces observations ne devaient rien faire changer au projet. Il n'est pas question ici de porter aucune atteinte aux droits acquis, ni de faire revivre les chemins ou sentiers légalement prescrits; l'article ne dispose que pour l'avenir. Quant à l'imprescriptibilité, le principe en a de tout temps été admis, ce qui démontre qu'on l'a regardé comme utile. Il convient en effet, aujourd'hui surtout que les populations augmentent, de conserver aux communes tous leurs moyens de communication, et de ne pas les exposer à les voir usurper par suite de la négligence, ou d'une tolérance coupable de la part des administrations communales.

CHAPITRE II.

ART. 12.

La 1^{re} *section* voudrait que l'usage ne fût pas admis comme titre suffisant pour forcer les propriétaires riverains à continuer à entretenir les chemins qui longent leurs propriétés.

La 2^e *section* veut que la règle générale soit que là où il n'y a pas de revenus communaux suffisants pour y pourvoir, les dépenses d'entretien des chemins vicinaux soient à charge des habitants et de *toutes les propriétés* situées sur le territoire de la commune.

La 5^e *section* a été divisée d'opinion sur le point de savoir si l'usage suffirait pour continuer à faire supporter les frais d'entretien aux propriétaires riverains des chemins. La moitié des membres de la section veut bien admettre l'usage comme titre suffisant, s'il ne s'agit que de charger les riverains des réparations ordinaires, sans fournitures de matériaux ou de fascines; elle le rejette au contraire, s'il s'agit de leur faire supporter l'entretien pour le tout et sans exception d'aucune partie de la dépense.

Les autres sections ont adopté.

On voit par les observations qui précèdent que cet article fait surgir une question grave, pour la solution de laquelle il ne sera pas inutile de connaître la manière dont il a été pourvu jusqu'à ce jour aux réparations des chemins vicinaux dans les diverses provinces du royaume.

Dans les provinces d'Anvers, de Hainaut, de Namur, de Liège, de Limbourg et de Luxembourg, l'entretien des chemins vicinaux a été de tout temps une charge communale; il en était de même dans la province de Brabant pour les chemins vicinaux proprement dits; mais il y avait exception pour les chemins

d'aisance et les sentiers qui devaient être réparés et être entretenus par les propriétaires riverains.

Dans les deux Flandres, au contraire, on rencontre une législation différente, qui remonte à une assez grande antiquité. Là, tous les chemins vicinaux étaient et sont encore aujourd'hui entretenus par les propriétaires riverains; les mêmes propriétaires eurent les fossés qui bordent les chemins, ainsi que les rivières et les cours d'eau, qu'ils sont tenus d'entretenir de tout point à leurs propres frais.

Les communes ne sont chargées que de l'entretien des ponts et des aqueducs qui existent sur les chemins qui conduisent de commune à commune, ou qui aboutissent à des grandes routes, ou à des passages d'eau où il se trouve des bacs ou des pontons.

Cette législation particulière aux Flandres paraît résulter d'usages fort anciens, qui plus tard ont été consacrés et confirmés par des ordonnances du souverain, lesquelles ont réglé spécialement pour ces provinces, le classement, la largeur des chemins, les moyens d'en assurer l'entretien, les personnes qui devaient y pourvoir, ainsi que les officiers qui étaient chargés de surveiller et d'ordonner les réparations.

Lors de la réunion de nos provinces à la France, diverses lois mirent l'entretien des chemins à charge des communes; l'art. 2 de la sect. 6 de la loi du 28 septembre 1791 portait notamment : « que les chemins nécessaires à la » communication des paroisses seraient rendus praticables et entretenus aux » dépens des communes sur le territoire desquelles ils étaient établis. » Un arrêté du 4 thermidor an x confirma cette disposition en statuant, art. 4, « que l'entretien des chemins vicinaux était à charge des communes, et » qu'elles devaient proposer le mode le plus convenable pour effectuer les » réparations et pour organiser la manière d'exécuter les prestations en nature. »

Ces lois étaient générales pour toute la France. Cependant elles ne furent pas exécutées dans les Flandres, ou du moins on n'y tarda pas à revenir aux anciens usages et à faire entretenir les chemins par les riverains; les préfets de l'empire eux-mêmes renoncèrent à faire exécuter les lois générales qui prescrivaient aux communes d'entretenir les chemins, pour suivre les anciennes coutumes, que tout leur pouvoir n'était probablement pas capable de changer.

Après la chute de l'empire et lorsque, sous l'ancien gouvernement des Pays-Bas, les provinces furent appelées à faire des règlements pour assurer l'entretien des chemins vicinaux, les charges en furent de nouveau rejetées sur les propriétaires riverains, qui, depuis lors, y ont toujours pourvu; l'ancienne législation fut de nouveau consacrée par des dispositions formelles de ces règlements, tant il est difficile de se départir des idées et des habitudes enracinées depuis long-temps!

Lorsque le gouvernement rédigea le projet de loi dont nous nous occupons, sa pensée fut de ne rien changer à cette législation des Flandres à laquelle elles semblaient si attachées; le projet fut rédigé dans le but de respecter ces usages, s'il était reconnu qu'ils forment une obligation valable et légale pour les propriétaires riverains des chemins.

Les députations des conseils provinciaux des deux Flandres ont demandé que la règle générale que l'entretien des chemins devait être supporté par les communes, pût subir une exception pour la lisière maritime de ces deux provinces, où les wateringues sont dans l'usage de les entretenir, en même temps que les digues sur lesquelles ils sont établis.

La députation du conseil provincial de la Flandre occidentale a été plus loin ; elle a demandé que l'exception pût être étendue à toute cette province , où l'entretien des chemins a été de tout temps à charge des riverains , « coutume qui s'est tellement, dit-elle, identifiée avec les mœurs que la domination française a inutilement tenté de la détruire, et qu'on ne pourrait encore l'attaquer aujourd'hui, sans faire surgir des obstacles insurmontables » et les abus les plus graves. »

Les partisans de cet ordre de choses ajoutent qu'il ne serait pas équitable de libérer certaines propriétés de la charge de l'entretien des chemins, pour rejeter cette charge sur la généralité en la faisant supporter par les communes. Les possesseurs des propriétés riveraines des chemins, ajoutent-ils, les ont acquis avec cette servitude et à un prix calculé d'après cette charge ; les libérer, c'est leur faire une faveur au préjudice des autres propriétés situées dans la commune, qui jusqu'à présent n'ont pas supporté cette charge.

Cependant ces raisons ont été combattues dans la section centrale ; on a répondu qu'il était injuste de laisser peser sur quelques propriétés la charge de l'entretien des chemins dont elles profitent toutes ; qu'il est injuste que la propriété foncière entretienne seule des chemins dont les commerçants, les rentiers se servent comme elle, sans contribuer en rien à cet entretien ; enfin que ce mode nuit au bon état des chemins, parce que les propriétaires riverains cherchent tous les moyens de se soustraire à l'obligation d'entretien qui est souvent très onéreuse.

La section centrale n'a pas cru que dans un pareil état de choses la loi actuelle doive prescrire d'une manière absolue que les chemins vicinaux seront dans tous les cas entretenus par la commune, à l'exclusion des riverains, ou par ceux-ci plutôt que par la commune.

Elle a pensé qu'il était préférable d'adopter la disposition du projet qui laisse aux conseils provinciaux le soin de rechercher et de consacrer dans les règlements qu'ils devront faire, le mode qui sera le plus juste, et qui fera surgir le moins de résistance de la part des contribuables.

La section a considéré que si les usages constituent une obligation légale et valable pour les riverains, il ne serait pas juste de toucher à des droits acquis ; que du reste les conseils provinciaux doivent savoir mieux que personne si ces usages constituent une obligation valable et que, par suite, c'est à eux à se prononcer, lorsqu'ils s'occuperont de réviser leurs règlements.

On n'a allégué aucun motif d'utilité ou d'équité suffisant pour déterminer le législateur à annuler les obligations des riverains qui seraient légales, et dont les communes réclameraient l'exécution ; d'un autre côté, la section ne pouvant se prononcer sur leur légalité, vous propose l'adoption de l'article, en suppri-

mant toutefois le § 2, *neanmoins*, et qu'elle regarde comme surabondant et inutile, le dernier § indiquant à suffisance que l'on n'entend porter aucune atteinte aux obligations valables en vertu desquelles des particuliers seraient tenus à entretenir soit les chemins vicinaux en général, soit une certaine classe de ces chemins, ou seulement certains chemins.

La majorité de la section a pensé que la phrase : *ni aux obligations particulières légalement contractées*, s'appliquait à toute espèce d'obligation, soit qu'elle résulte de titres, d'usages, de lois et même de prescription, du moment qu'elle est reconnue valable et légale.... Il serait dangereux de maintenir le § 2, parce qu'on pourrait en induire que la loi aurait voulu consacrer et confirmer des usages qui ne seraient pas obligatoires.

ART. 13.

La 2^e section propose de remplacer l'article par la rédaction suivante : « En » cas d'insuffisance des revenus communaux, il sera pourvu aux dépenses pour » l'entretien des chemins vicinaux au moyen de centimes additionnels à prélever » par proportion égale sur les contributions foncière, personnelle, les patentes, » et sur l'octroi municipal ou l'abonnement qui le représente, à voter annuel- » lement par les conseils communaux sous l'approbation de la députation du » conseil provincial. »

Cet article a donné lieu à quelques discussions dans la section centrale. Deux membres disaient que les communes pouvant indéfiniment augmenter leurs revenus au moyen de répartitions communales et personnelles frappées sur les habitants, les propriétaires forains pourraient, pour se soustraire au paiement des centimes additionnels à la contribution foncière, prétendre qu'il n'y a insuffisance dans les *ressources communales* que quand il y a impossibilité d'augmenter ces répartitions. Pour parer à cet abus, on a proposé de remplacer les mots *ressources communales* par ceux de *revenus ordinaires de la commune, autres que ceux provenant de répartitions personnelles* : cette proposition a été adoptée par trois membres contre deux ; ces derniers ne différaient cependant pas d'opinion de la majorité, seulement ils croyaient que les mots *ressources communales* ne pouvaient avoir une signification différente de celle que la majorité veut donner à l'article au moyen du changement de rédaction adopté : en effet, une taxe spéciale, extraordinaire et personnelle, qui n'existe dans aucune commune qui possède d'autres revenus, et dont le caractère principal est de suppléer au défaut de revenu, ne peut jamais être qualifiée de ressource communale.

Cet article contenant le principe fondamental de la loi, a été l'objet d'un mûr examen et de discussions animées dans la section centrale, qui, pour procéder avec ordre, s'est successivement posé les questions suivantes.

La première a été de savoir si la prestation en nature serait conservée parmi les moyens de pourvoir à la réparation des chemins. Tout le monde connaît les graves reproches qu'on fait au système de prestations en nature, et qui peuvent se résumer en ceci : un homme travaillant à la corvée, travaille à contre-cœur ; il travaille le moins possible, il fait mal l'ouvrage, le fait sans

soin ; le directeur des travaux n'a aucun ascendant sur lui, ni aucun moyen de le forcer à faire mieux ; il n'acquiert jamais d'expérience parce qu'il ne travaille qu'accidentellement et à de longs intervalles, et, en définitive, tous ces inconvénients font que l'ouvrage coûte infiniment plus cher pour les contribuables que s'il était fait par des ouvriers salariés, qui font beaucoup plus et beaucoup mieux que ceux qui travaillent par corvée ; on ajoute que l'organisation actuelle de nos administrations communales est encore un obstacle à ce que la corvée produise un résultat satisfaisant, nos magistrats électifs devant continuellement se trouver en présence de l'électeur qu'ils sont obligés de ménager.

A ces raisons les partisans de la prestation en nature répondent que dans beaucoup de localités les prestations en nature se font d'une manière satisfaisante ; qu'il est souvent plus facile d'obtenir des contribuables du travail que de l'argent ; qu'on a des exemples d'ouvrages faits par corvée dont la dépense aurait effrayé si elle avait dû être fournie en numéraire, et enfin que la cotisation d'un certain nombre de journées de travail par chef de famille a l'avantage de rendre plus juste et plus égale entre tous les habitants, la répartition de la charge qui pèse sur la commune.

En présence de ce conflit d'opinions, la section centrale n'a pas cru devoir suivre un système absolu ni rejeter complètement la prestation en nature : elle a cru remarquer que chaque membre de la chambre discutait et pensait, étant dominé par les abus ou les avantages de la corvée qu'il avait remarqués dans les localités qu'il connaît le plus particulièrement. Cette considération a amené la majorité de la section à penser qu'il convenait mieux de conserver le système mixte du projet, et de combiner les deux modes de prestations, en nature et en centimes additionnels aux contributions.

Si l'on rejette les prestations en nature pour s'en tenir aux centimes additionnels aux contributions, la répartition entre les contribuables devient injuste ; le rentier, le négociant, le charretier ne contribuera en rien, ou pour une faible quotité. La prestation en nature assise sur les chefs de famille, les chevaux et les voitures, donne le moyen de faire contribuer tout le monde en proportion de ses moyens et de l'utilité qu'il retire des chemins : en effet, tel négociant ou tel usinier qui ne paie qu'une faible patente et dégrade beaucoup les chemins en faisant, en toute saison, les charrois nécessaires à son commerce ou à son usine, sera atteint par la taxe sur ses chevaux et ses voitures ; tel rentier qui ne paie qu'une contribution personnelle dans la commune, et tient des chevaux de luxe et des voitures d'agrément, pourra être atteint en proportion de l'agrément qu'il retire des chemins bien entretenus. Cet aperçu succinct démontre qu'en combinant les deux bases de contribution, on atteint mieux l'égalité de charges entre tous les citoyens.

La *section centrale*, avec toutes les sections, à l'exception de la 2^e, s'est donc décidée pour la conservation de la prestation en nature ; sauf toutefois qu'elle pourra être rachetée en argent ou convertie en tâches, ou remplacée par une cotisation en argent, dans le cas où les communes le jugeraient mieux convenir et y seraient autorisées par la députation du conseil provincial, ainsi que nous le verrons plus tard.

Le principe de la prestation en nature admis, la section centrale s'est demandé : 1^o S'il y aurait une taxe imposée sur les chevaux, les bêtes de somme ou de trait et les voitures.

La réponse affirmative a été adoptée par les quatre membres présents.

2^o Cette taxe frapperait-elle uniformément sur tous les chevaux, les bêtes de trait, de somme et les voitures ?

Trois membres se prononcent pour la négative, contre un qui répond affirmativement. La majorité décide que les chevaux, les bêtes de trait et les voitures exclusivement employés à l'agriculture, ne paieront qu'un tiers de la taxe qui sera imposée à ceux employés à un autre usage.

Cette décision se justifie par la considération que l'agriculture fournira déjà un contingent considérable dans les dépenses de réparations des chemins, au moyen des centimes additionnels à la contribution foncière; d'un autre côté, elle détériore beaucoup moins les chemins que les autres industries ou les négociants qui font des charrois en toute saison, tandis que l'agriculture ne se livre à ses travaux que pendant la belle saison et par les temps secs, circonstances dans lesquelles les chemins souffrent peu de la circulation.

La section a pensé qu'une taxe annuelle de trois journées de travail, qu'on évalue ordinairement à un franc chacune, pouvait être imposée sur chaque cheval, bête de somme, de trait, ou voiture, autres que ceux employés à l'agriculture; pour ces derniers la taxe ne serait que d'une journée.

Le troisième point qui a été résolu par la section, à la majorité de trois voix contre une, est qu'il sera imposé une prestation en journées de travail à chaque chef de famille payant une somme de trois francs au moins de contributions directes; mais la section a été divisée sur la quotité de la taxe. Deux membres voulaient la fixer à trois journées, les deux autres voulaient la réduire à deux : c'est ce taux que la section propose dans son projet.

Les membres qui désiraient voir porter la taxe à trois journées avaient pour but de diminuer la quote-part que la contribution foncière doit supporter, tandis que ceux qui réduisaient la taxe à deux journées ne croyaient pas qu'on doive charger les personnes outre mesure pour dégrever les propriétés; d'autant plus que les taxes personnelles ont le désavantage de frapper sans proportion avec les ressources des citoyens taxés.

La 3^e section avait proposé de rédiger le n^o 1 de l'art. 15 du projet du gouvernement, devenu le n^o 3 de l'art. 13 de la section centrale, de manière à atteindre les propriétaires fonciers, et il a été satisfait à cette proposition.

ART. 14.

Cet article n'a donné lieu à aucune observation.

ART. 15.

La 1^{re} section a rejeté la proposition faite par un membre de statuer que la cotisation serait toujours acquittée en argent.

La 2^e *section* ayant repoussé la prestation en nature, trouve l'article inutile et le supprime.

La 3^e propose la suppression des mots : *au choix du contribuable*, qui seraient remplacés par ceux-ci : *d'après le mode qui sera déterminé par le conseil communal, approuvé par la députation du conseil provincial*.

La 6^e *section* ne veut pas que le contribuable puisse se libérer en nature, la commune ne pouvant tirer presque aucun avantage de pareilles prestations.

La *section centrale*, malgré ces observations, a adopté la disposition du projet : les prestations en nature s'exécutant assez bien dans certaines localités, il a paru convenable de laisser quelques facilités aux contribuables à qui le rachat de la prestation pourrait être onéreux ; il convient toutefois de remarquer que cette disposition ne recevra son application que là où la prestation n'aura pas été convertie en tâches ou bien en argent, et que, par conséquent, le contribuable n'aura à exercer un choix que dans les localités où la prestation en nature aura été reconnue praticable.

Quelques sections ayant manifesté le vœu que les ressources destinées par l'art. 13 de la loi actuelle à l'entretien des chemins formassent un fonds spécial qui ne pût recevoir une autre destination, on a pensé que la disposition qui consacre ce principe trouvait ici sa place, et pouvait former une disposition additionnelle à l'article en discussion.

ART. 16.

Cet article a été adopté sans observations par toutes les sections.

ART. 17.

Les sections l'ont adopté sans observations.

La *section centrale*, considérant qu'il importe aux conseils communaux de savoir le plus tôt possible quels moyens d'entretien ils ont à leur disposition, a réduit à quinze jours le délai imparti au contribuable pour déclarer s'il entend se libérer en nature.

Un membre de la section centrale avait proposé que les centimes additionnels aux contributions imposés pour les réparations des chemins, ne pussent jamais être convertis en prestations en nature ; cette proposition n'a pas été adoptée, les voix s'étant partagées.

ART. 18.

Cet article contient une disposition nouvelle introduite par la section centrale, dans le but d'amener les contribuables à employer les journées qu'ils doivent faire pour l'entretien des chemins d'une manière plus profitable pour la commune ; il n'est pas besoin d'insister sur l'utilité de cette disposition : elle est tellement sentie, que tous les membres de la section centrale l'ont adoptée avec empressement.

Mais en admettant que les communes seraient autorisées à convertir les cotisations de journées en tâches, il fallait prévenir les abus auxquels cette

réduction pouvait donner lieu, et éviter l'arbitraire et les vexations dans la conversion ; à cette fin, les conseils municipaux sont tenus de fixer à l'avance les bases et le tarif d'après lesquels la réduction des journées en tâches devra être faite : cette mesure était nécessaire pour que le contribuable pût opter avec connaissance de cause ; il doit savoir quelle quantité d'ouvrage il aura à faire pour se libérer de la cotisation d'une journée de travail.

ART. 19.

Comme on ne saurait se dissimuler qu'il existe des localités où la prestation en nature ne pourrait être exigée sans la plus grande difficulté et les plus graves inconvénients, la section centrale a pensé qu'il était convenable de laisser aux députations des conseils provinciaux la faculté d'ordonner, sur la demande des conseils communaux, que les cotisations en nature devront être acquittées en argent. Ce moyen concilie tous les intérêts, et doit faire cesser l'opposition des adversaires de la corvée ; en effet, cette nouvelle disposition laissera aux autorités communales et provinciales la faculté d'écarter le mode de prestation en nature là où elles le croiront inexécutable, et en même temps de pouvoir le conserver là où il donne des résultats satisfaisants.

Cependant cette disposition n'a pas satisfait tous les opposants à la corvée ; on aurait désiré qu'au lieu d'autoriser les députations des conseils provinciaux à convertir en argent la cotisation en nature par une *disposition spéciale* pour chaque commune, on les eût autorisées à le faire par une *disposition générale* pour toute la province. Mais la section centrale n'a pu se rallier à cette idée ; elle a pensé qu'il était dangereux de laisser aux députations provinciales le pouvoir de procéder par des dispositions générales qui ne feraient que déplacer les inconvénients ; qu'il suffisait, pour satisfaire aux véritables besoins, de leur laisser le droit de prendre des mesures particulières pour chaque commune : toutes les localités de la même province ne sont jamais dans la même position ; dans un arrondissement, dans un canton même, la prestation en nature produira de bons résultats, tandis qu'il n'en sera pas de même dans les communes ou cantons voisins. Si le conseil provincial procède par disposition générale, il le fera dans l'intérêt du plus grand nombre, et l'intérêt de la minorité sera sacrifié sans utilité pour la majorité. La section centrale a pensé qu'il valait mieux chercher à satisfaire l'intérêt de chaque commune en particulier, en exigeant une décision spéciale pour chacune ; ce qui, d'ailleurs, ne donnera pas un travail bien considérable aux députations, ces décisions devant servir de règle pour plusieurs années et jusqu'à révocation.

ART. 20.

Adopté sans observation.

ART. 21.

Adopté sans observation.

ART. 22.

Adopté sans observation.

ART. 23.

Cet article n'a donné lieu à aucune observation. Cependant la section cen-

trale a cru devoir y faire une addition, qui fît connaître d'une manière précise, les formalités que la députation du conseil provincial aurait à remplir pour user du droit que lui attribue cet article de forcer la commune à exécuter ses obligations. Cette addition consiste à renvoyer à l'art. 88 de la loi communale.

ART. 24.

Il arrive souvent qu'un chemin vicinal traverse le territoire d'une commune, et se trouve considérablement dégradé par les habitants des communes voisines auxquels il sert plus spécialement, sans que la commune qu'il traverse en retire presque aucune utilité; il n'était pas juste qu'en pareil cas cette dernière commune supportât la charge d'un entretien coûteux d'un chemin qui ne lui sert presque pas; la section centrale a cru devoir admettre pour ce cas une disposition qui autorise la députation du conseil provincial à faire contribuer les communes qui profitent de ce chemin, quoiqu'il ne soit pas établi sur leur territoire.

Cependant le projet n'autorise cette mesure que dans les cas extraordinaires et rares où les dégradations, commises par les habitants des communes voisines, seraient considérables, et où ceux-ci tireraient un grand avantage de l'usage du chemin. Quoiqu'il soit juste en principe que ceux-là qui profitent d'un chemin, fournissent à son entretien, on sent que dans les cas ordinaires l'application de cette règle équitable ferait surgir des difficultés immenses et des conflits sans nombre entre les communes, qui toutes voudraient faire contribuer leurs voisines à l'entretien de leurs chemins qui sont toujours plus ou moins utiles aux habitants des communes environnantes; cependant la loi, pour être juste, doit prévoir le cas où les dégradations, commises par des étrangers, seraient une charge trop lourde pour la laisser peser sur la commune seule sur le territoire de laquelle le chemin est établi.

La députation du conseil provincial fixera la quote-part de chaque commune d'après les circonstances et l'équité.

ART. 25.

Lorsqu'on parcourt une localité où il se trouve quelque grande exploitation industrielle, telle que mines, carrières, hauts-fourneaux, fabrique de sucre de betterave ou autre semblable, on est frappé des dégradations que ces établissements occasionnent sur les chemins vicinaux; labourés par des voitures nombreuses et pesamment chargées, ils deviennent impraticables aussitôt que viennent les premières pluies de l'automne, et on ne les répare plus qu'à grands frais; il n'est pas juste en ce cas de charger la commune où le chemin est établi, d'un entretien dispendieux dont les établissements dont il vient d'être parlé, profitent presque exclusivement, tandis que les habitants sont privés de l'usage de ces chemins pendant une partie de l'année, et voient la dépense qu'ils ont à supporter croître en raison inverse de l'utilité qu'ils retirent.

La section centrale, ainsi que l'avaient désiré plusieurs sections, propose une disposition qui aura pour but de faire contribuer ces établissements à l'entretien des chemins qu'ils dégradent, au moyen d'une subvention qu'ils paieront à la commune. Cette subvention sera fixée de gré à gré par convention

entre le propriétaire ou exploitant et la commune, et pour le cas où ils ne pourraient s'entendre, le projet propose de donner au gouvernement la faculté d'autoriser la commune à établir des péages même sur un chemin non empierré. La section aurait désiré pouvoir donner plus de garantie aux communes en leur donnant un moyen plus assuré pour forcer les exploitants ou usiniers à contribuer, mais elle en a été empêchée par notre législation politique, qui ne laisse aucun moyen de coercition.

ART. 26.

Il serait à désirer que l'on pût arriver à faire, des chemins vicinaux, un ensemble de communications qui complétât le système des routes de l'État et des provinces et y suppléât au besoin; pour arriver à ce but, il faut qu'ils soient viables dans toutes les communes qu'ils traversent et qu'ils satisfassent aux besoins de la circulation; il suit de là que l'on doit en pareil cas attribuer à l'autorité supérieure le pouvoir d'en fixer la largeur et la direction. Si ce soin était laissé aux communes, elles choisiraient souvent la direction qui leur convient le mieux et celle qui leur occasionnerait le moins de dépenses, sans s'inquiéter des besoins des communes voisines, et, ce qui serait pis, elles pourraient souvent se conduire de manière à empêcher la circulation et à se soustraire par ce moyen indirect et blâmable à la charge d'un entretien plus ou moins onéreux.

Ces considérations ont porté la section centrale à adopter un article qui autorise le conseil à déclarer certaines lignes de chemins vicinaux, chemins de grande communication, dont l'entretien sera à charge des communes et de la province intéressées.

Si le chemin qui sera ainsi considéré comme étant de grande communication, se trouve établi dans des communes appartenant à des provinces différentes, le gouvernement est alors la seule autorité compétente pour en fixer la direction, la largeur et les quotités pour lesquelles les communes devront contribuer à son entretien.

Si, au contraire, le chemin ne s'étend pas hors d'une seule province, le conseil provincial est le juge naturel de ce qu'il convient de faire, le projet lui en donne le pouvoir. (Voir l'article suivant du projet.)

ART. 27.

La section centrale a pensé qu'il convenait d'introduire dans le projet une disposition analogue à celle qui se trouve dans la loi provinciale, art. 69, n° 20, pour autoriser les conseils provinciaux à venir en aide aux communes qui se trouveraient dans l'impossibilité de subvenir aux dépenses qu'exige la réparation de leurs chemins.

Il peut être juste aussi que la province intervienne dans la dépense d'entretien d'un chemin d'intérêt général, soit pour toute une province, soit pour une partie plus ou moins considérable d'une province; en ce cas le projet autorise la province à accorder des subsides sur les fonds de la province.

Inutile d'observer que, dans tous ces cas, les conseils provinciaux pourront

fixer la direction, la largeur des chemins, et imposer aux communes l'obligation de fournir une quote-part des frais d'entretien, car n'étant pas obligés d'une manière absolue de donner des subventions, ils pourront y mettre telles conditions qu'ils jugeront convenir.

CHAPITRE III.

ART. 28.

Cet article a été l'objet de critiques dans la 6^e section.

La commune, a-t-on dit, ne doit pas être chargée malgré elle et peut-être arbitrairement, d'élargir ou redresser un chemin, et pour ce faire, être obligée à recourir à des expropriations coûteuses; elle ne peut pas plus y être forcée qu'on ne pourrait la forcer à ouvrir un chemin nouveau. Si, dit cette section, le chemin est d'intérêt communal, alors la commune a le droit d'en délibérer et de décider que la dépense sera faite; si, au contraire, le chemin est d'intérêt provincial, ce n'est pas la commune mais la province qui doit supporter la dépense.

La *section centrale* a reconnu qu'il y aurait danger de laisser subsister l'article tel qu'il est au projet, en ce que, dans certains cas, on pourrait s'en prévaloir pour imposer à des communes sans revenus des charges au-dessus de leurs moyens; cependant, d'un autre côté, il convient de laisser à l'autorité supérieure le moyen de vaincre la résistance d'une commune riche, qui, sans raison, s'opposerait à un élargissement ou à un redressement utile au public.

Pour concilier ces intérêts opposés et prévenir les abus possibles, la section centrale propose un changement de rédaction, qui ne laisse le droit aux députations des conseils provinciaux d'ordonner les dépenses de redressement que quand la commune peut y faire face, au moyen de son revenu annuel, ou de ses économies, sans s'imposer des charges extraordinaires qui excèdent cinq centimes par franc en addition aux contributions directes.

ART. 29.

Adopté sans observation.

ART. 30.

Adopté aussi sans observation.

CHAPITRE IV.

ART. 31.

La 3^e *section* propose que les bourgmestres, les échevins et tous les officiers de police judiciaire puissent constater les contraventions sur la voirie vicinale; les autres sections ont adopté l'article sans y proposer aucun changement. La section centrale s'est ralliée à la proposition de la 3^e section en ce qu'elle concerne les bourgmestres et les échevins, mais elle n'a pas cru qu'il convenait d'étendre le droit de constater les délits aux autres officiers auxquels elle proposait de le conférer. Le plus souvent ces officiers manquent des connais-

sances locales nécessaires pour reconnaître et bien apprécier s'il y a contravention, et, d'un autre côté, il peut être dangereux d'attribuer à un grand nombre de personnes le droit de rechercher les contraventions sur la voirie, et de leur donner ainsi l'occasion de satisfaire les passions haineuses qu'ils pourraient avoir contre leurs voisins.

ART. 32.

Adopté.

ART. 33.

Quoique cet article n'ait rencontré aucune objection, il aurait cependant pu être critiqué en ce qu'il trouble le système actuel de juridiction des tribunaux de répression, en statuant que du jour où la loi sera mise en vigueur, ces tribunaux appliqueront les peines prononcées par les règlements actuels sur les chemins vicinaux, malgré que ces peines soient supérieures à celles que la loi qui règle la compétence de ces tribunaux leur permet de prononcer..... Mais il est à remarquer que la Chambre n'a eu aucun égard à cette objection, lorsqu'elle lui a été faite contre l'art. 78 de la loi communale, qui contient des dispositions identiques à celles du projet actuel. Cette considération a paru décisive à la section centrale, qui propose l'adoption.

ART. 34.

Cette disposition s'écarte des principes reçus, en ce qu'elle permet au juge de répression de prononcer une réparation en faveur de la commune, sans que celle-ci soit obligée d'intervenir au procès et de se porter partie civile, tandis qu'en règle générale, un juge ne peut prononcer aucune condamnation en faveur de personne, si elle n'assiste au litige et si elle n'en fait la demande formelle. Cependant cette disposition a été admise comme moyen d'obtenir une prompte répression des contraventions, tout en évitant aux communes des procédures longues et dispendieuses et des difficultés sans nombre, qui souvent amèneraient l'impunité des délinquants. Les communes n'aiment pas à entreprendre des procès qui peuvent devenir coûteux. Souvent la présence des délinquants ou de leurs amis au conseil municipal empêchera ou entravera la délibération de celui-ci, nécessaire pour commencer la poursuite; l'obtention de l'autorisation indispensable à la commune peut aussi donner lieu à des difficultés. Tous ces inconvénients disparaissent au moyen de l'article actuel du projet, que la section centrale a adopté à l'unanimité; toutefois, elle propose un changement de rédaction qui ne change en rien le principe, mais qui rend l'article plus clair et d'une exécution plus facile.

ART. 34.

La 6^e section a demandé que le terme de la prescription fût porté à trois années; cette proposition n'a pas été adoptée par la section centrale, qui n'a vu aucun motif de s'écarter de la règle générale posée par l'art. 646 du Code d'instruction criminelle, qui fixe à un an le temps de la prescription de toutes les contraventions de police; il arriverait même que, si on étendait à trois ans le terme de la prescription, les traces et les preuves de la contravention

auraient disparu avant le jugement, ou bien que les autorités, chargées d'en provoquer la répression, la perdraient de vue et la laisseraient impunie.

Je viens de dire que la règle générale pour toutes les contraventions de police est qu'elles se prescrivent par un an, d'où l'on pourrait conclure que l'article proposé est inutile, puisque les contraventions sur la voirie vicinale sont rangées par le projet actuel parmi les contraventions de simple police, et par cela seul doivent tomber sous l'application de la règle générale de l'art. 646 du Code d'instruction criminelle. Quoique ce raisonnement paraisse fondé, l'article proposé a paru nécessaire pour faire cesser la jurisprudence adoptée récemment par la cour de cassation, qui a décidé que les contraventions pour usurpations sur les chemins vicinaux se prescrivaient par le laps d'un mois. Cette prescription était évidemment trop courte, à moins que l'on ne veuille laisser ces contraventions impunies.

ART. 35.

La 3^e section a demandé que le produit des amendes dont il est question à cet article, fût attribué au fonds spécial, destiné à pourvoir à l'entretien des chemins vicinaux. La section centrale a adopté cette idée.

La même section a proposé ensuite la suppression de la partie de l'article qui attribue une part dans les amendes aux officiers qui ont constaté les contraventions; en ceci elle n'a pas été d'accord avec la section centrale, qui a pensé que, quoiqu'il soit quelquefois dangereux de trop stimuler le zèle des agents chargés de constater les délits, on devait cependant reconnaître que les abus de ce chef sont fort rares, et que, d'un autre côté, il est fort utile d'encourager la répression de contraventions aussi nuisibles à l'intérêt public que le sont celles qui se commettent sur les chemins vicinaux.

ART. 36.

La 3^e section propose que la révision des règlements provinciaux ait lieu dans la première réunion des conseils provinciaux, qui suivra la promulgation de la présente loi. La section centrale a pensé que cette révision ayant besoin d'être méditée et mûrie, il ne convenait pas de lier ainsi les conseils provinciaux qui pourraient manquer du temps nécessaire pour régler un objet aussi important. Cependant il a paru qu'on pouvait sans inconvénient leur prescrire de s'occuper de cette révision, dès cette première réunion, sans toutefois leur fixer aucun terme pour l'achever. Par ce moyen, on attirera leur attention sur cet objet qui intéresse tant le bien public, et chaque membre aura le temps nécessaire pour l'examiner et l'étudier à loisir.

A propos de cette révision des règlements provinciaux, la section centrale a examiné s'il ne conviendrait pas que la loi indiquât aux conseils provinciaux les divers objets qu'ils devront prévoir et régler par leurs nouvelles ordonnances, et elle s'est prononcée pour la négative, par le motif qu'une énumération qui serait faite de tous les points à régler pourrait être incomplète, ou comprendre des choses dont il est inutile de s'occuper : ce qui pourrait amener les conseils provinciaux à omettre des points essentiels dans les règlements qu'ils feront,

sous prétexte que la loi ne les autorise pas à les régler, ou à insérer dans leurs réglemens des choses inutiles, sous prétexte que la loi leur ordonne de les y traiter. Il a paru préférable d'abandonner aux conseils provinciaux le soin de reconnaître les besoins de leurs provinces.

Après vous avoir fait connaître les principes et les principaux motifs qui ont guidé la section centrale dans la rédaction du projet qu'elle a l'honneur de vous présenter, il me reste à exprimer un dernier vœu de sa part, et qui consiste à voir mettre à profit, pour s'entourer de nouvelles lumières, l'intervalle qui nous sépare encore du jour où le projet sera mis en discussion. Les conseils provinciaux devant bientôt se réunir, M. le ministre de l'intérieur pourrait leur communiquer le travail de la section centrale et recueillir leurs observations, que la section accueillerait avec plaisir, comme elle a accueilli toutes celles qui lui ont été présentées; cependant M. le ministre verra si cette communication est possible et si elle peut avoir lieu sans inconvénients: la section ne veut que lui indiquer un moyen par lequel on pourrait savoir, avant de discuter le projet, si on est arrivé au but tant désiré de faire une loi qui satisfasse à tous les besoins sans blesser les intérêts de personne, et sans heurter inutilement des usages que des motifs d'équité ou d'utilité commandent de respecter.

Le rapporteur,

HEPTIA.

Le président,

FALLON.

CHEMINS VICINAUX.

Projet du gouvernement.

ARTICLE PREMIER.

Un chemin est vicinal, quel que soit le mode de circulation, lorsqu'il est légalement reconnu nécessaire à la généralité des habitants d'une ou plusieurs communes, ou d'une fraction de commune.

ART. 2.

Dans les communes où il n'existe pas de plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins mentionnés à l'art. 1^{er}, les administrations communales feront dresser ces plans dans le délai de deux ans, à dater de la publication de la présente loi.

Elles feront, dans le même délai, compléter, s'il y a lieu, les plans existants.

ART. 3.

Les plans dressés et complétés en exécution de l'article précédent, indiqueront, outre la largeur actuelle du chemin, la largeur qu'il doit avoir par suite des recherches et reconnaissances légales, ainsi que la contenance et la désignation des emprises à faire sur les riverains.

ART. 4.

Ces plans seront exposés pendant deux mois au secrétariat de la commune.

L'exposition sera annoncée par voie de publication et d'affiches, dans la forme ordinaire et dans un journal de la province.

ART. 5.

Les propriétaires des parcelles indiquées au plan comme devant être restituées ou incorporées au chemin, en seront avertis avant le jour du dépôt du plan.

Cet avertissement leur sera donné sans frais, au moyen de la signification qui leur en sera faite, à la requête du collège des bourgmestre et échevins, par l'officier de police ou le garde champêtre du lieu, soit à personne, soit à domicile, s'ils habitent la commune. Dans le cas contraire, l'avertissement sera adressé par la voie de la poste aux lettres, si leur résidence est connue; il sera en outre affiché deux fois à huit jours d'intervalle suivant le mode usité.

Projet de la section centrale.

Supprimé.

ARTICLE PREMIER.

Dans les communes où il n'existe pas de plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins *et sentiers vicinaux*, les administrations communales feront dresser ces plans dans le délai de deux ans, à dater de la publication de la présente loi.

Elle feront, dans le même délai, compléter, s'il y a lieu, les plans existants.

ART. 2.

Adopté comme au projet du gouvernement, art. 3.

ART. 3.

Adopté comme au projet du gouvernement.

ART. 4.

Comme au projet ci-contre.

Projet du gouvernement.

ART. 6.

Pendant le délai déterminé à l'art. 4, tout habitant ou propriétaire forain a le droit de réclamer, soit contre les plans nouveaux, soit contre les rectifications apportées aux plans existants.

ART. 7.

Les réclamations sont adressées au conseil communal : elles contiennent élection de domicile dans la commune ; il en est donné récépissé par le secrétaire.

Le conseil communal est tenu d'y statuer dans le mois après l'expiration du délai fixé à l'art. 4.

Sa décision est notifiée conformément à l'art. 5.

ART. 8.

L'appel contre les décisions des conseils communaux est ouvert devant la députation permanente du conseil provincial.

Il doit être interjeté, à peine de déchéance, dans le délai d'un mois, à partir de la notification de la décision du conseil communal.

ART. 9.

L'appel a lieu par requête présentée à la députation provinciale.

Le greffier reçoit la requête : il en donne récépissé.

La députation permanente statue, sans recours ultérieur, dans le mois à dater de la réception de la requête : sa décision est motivée et notifiée conformément à l'art. 5.

ART. 10.

Après l'accomplissement des formalités ci-dessus, les plans sont arrêtés définitivement par la députation permanente.

Néanmoins ils peuvent toujours être modifiés par les autorités compétentes, en se conformant aux dispositions des art. 5, 7, 8 et 9.

ART. 11.

L'ordonnance de la députation provinciale qui arrête définitivement le plan, ne fait aucun préjudice aux droits des tiers.

Les instances auxquelles ces droits donnent lieu, sont instruites et jugées devant les tribunaux comme affaires sommaires et urgentes.

Lorsqu'en exécution du plan, il y aura lieu à expropriation, le plan sera approuvé

Projet de la section centrale.

ART. 5.

Comme au projet du gouvernement.

ART. 6.

§ 1. Comme au projet du gouvernement.

§ 2. Le conseil est tenu d'y statuer dans les *deux mois* après l'expiration du délai fixé à l'art. 3 *ci-dessus*.

§ 3. Sa décision est notifiée conformément à l'art. 4.

ART. 7.

§ 1. Adopté.

§ 2. Il doit être interjeté, à peine de déchéance, dans le délai de *deux mois*, à partir de la notification de la décision du conseil communal.

ART. 8.

§ 1. Adopté.

§ 2. Adopté.

§ 3. La députation permanente statue, sans recours ultérieur, dans les *trois mois*, à dater de la réception de la requête ; sa décision est notifiée conformément à l'art. 4.

ART. 9.

§ 1. Adopté.

§ 2. Néanmoins ils peuvent toujours être modifiés par les autorités compétentes, en se conformant aux dispositions des art. 4, 6, 7 et 8.

ART. 10.

Adopté comme au projet.

Projet du gouvernement.

par arrêté royal, et on se conformera aux dispositions de la loi du 17 avril 1835, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

ART. 12.

Les chemins vicinaux sont imprescriptibles, soit en tout, soit en partie.

CHAPITRE II.

De l'entretien et de l'amélioration des chemins vicinaux.

ART. 13.

Les dépenses relatives aux chemins vicinaux sont à la charge des communes.

Néanmoins, les conseils provinciaux pourront statuer que ces dépenses demeureront en tout ou en partie à la charge des propriétaires riverains là où l'usage en est établi.

Il n'est rien innové par le présent article aux réglemens des wateringues, ni aux obligations particulières légalement contractées.

ART. 14.

En cas d'insuffisance des ressources communales, il est pourvu aux dépenses des chemins vicinaux de la manière déterminée ci-après.

Projet de la section centrale.

ART. 11.

Adopté comme au projet.

ART. 12.

Adopté.

ART. 13.

En cas d'insuffisance des revenus ordinaires de la commune, autres que ceux provenant de répartitions personnelles, il est pourvu chaque année aux dépenses des chemins vicinaux au moyen

1° D'une prestation de deux journées de travail à fournir par chaque chef de famille ou chef d'établissement payant au moins trois francs de contributions directes ;

2° D'une prestation de trois journées de travail à fournir par le propriétaire, usufruitier, ou détenteur ; par chaque cheval, bête de somme, de trait et de selle, charrette, et voiture attelée au service de la famille ou de l'établissement dans la commune.

La prestation à fournir sur les chevaux et autres bêtes, ainsi que sur les charrettes et voitures employées exclusivement à l'agriculture, ne pourra être que du tiers de celle qui sera fournie sur les bêtes, voitures et charrettes employées à un autre usage ;

3° De centimes spéciaux en addition à la cote des contributions directes payées dans la commune, patentes comprises.

Ces centimes spéciaux contribueront toujours pour un tiers au moins dans la dépense ; si le montant des prestations imposées d'après les deux premières bases excède les deux autres tiers, elles concourront par part égale.

Projet du gouvernement.

ART. 13.

Chaque année, avant le mois de janvier, le conseil communal fait dresser le devis estimatif des travaux et en répartit le montant sous l'approbation de la députation du conseil provincial :

1° Sur les habitants au marc le franc des contributions directes payées dans la commune ;

2° Sur les chevaux, bêtes de somme ou de trait tenus dans la commune, et sur les voitures.

La députation fera annuellement au conseil provincial, un rapport détaillé et raisonné sur les dépenses faites pour les chemins vicinaux, et sur la proportion qui aura été fixée suivant les communes entre les deux bases de la contribution.

ART. 16.

La cotisation est acquittée en argent ou en prestations en nature, au choix du contribuable.

ART. 17.

Le prix de la journée de travail est évalué conformément à l'art. 4, titre 2 de la loi du 28 septembre 1791.

La députation permanente du conseil provincial fixe annuellement la valeur de la journée des tombereaux, charrettes ou autres voitures attelées, chevaux, bêtes de somme et de trait.

ART. 18.

L'avertissement contiendra la cotisation en argent, réduite en nature conformément aux dispositions de l'article précédent.

Dans le mois qui suit la délivrance des billets de cotisation, tout contribuable peut déclarer son option au collège échevinal ; passé ce délai, la cotisation est exigible en argent. Dans tous les cas, la fraction en moins entre les prestations en nature et la cotisation en argent, devra être supplée par le contribuable.

Projet de la section centrale.

ART. 14.

Chaque année, avant le mois de janvier, le conseil communal fait dresser le devis estimatif des travaux et en *détermine* le montant sous l'approbation de la députation du conseil provincial.

La députation fera annuellement au conseil provincial, un rapport détaillé et raisonné sur les dépenses faites pour les chemins vicinaux, et sur la proportion qui aura été fixée suivant les communes entre les *trois* bases de la contribution.

ART. 15.

La cotisation est acquittée en argent ou en prestations en nature, au choix *des* contribuables ; *elle forme un fonds spécial qui ne pourra être employé à un autre service.*

ART. 16.

Adopté comme au projet du gouvernement.

ART. 17.

§ 1. Comme au projet du gouvernement.

§ 2. Dans *la quinzaine* qui suit la délivrance, etc. (Comme au projet du gouvernement.)

ART. 18 (*nouveau*).

La prestation non rachetée en argent pourra être couverte en tâches, d'après les bases et évaluations des travaux préalablement arrêtées par le conseil communal.

Projet du gouvernement.

ART. 19.

Les art. 135, 136, 137 de la loi communale sont applicables aux rôles dressés pour l'exécution des articles précédents.

ART. 20.

Les rôles sont exigibles aux époques fixées par la députation, recouvrés conformément aux règles établies pour la perception des impôts au profit de l'État; les dégrèvements prononcés sans frais, et les comptes rendus comme pour les autres dépenses communales.

ART. 21.

Les propriétés de l'État productives de revenus contribuent aux dépenses dans la même proportion que les propriétés privées.

ART. 22.

Dans le cas où un conseil communal chercherait à se soustraire aux obligations imposées par le présent chapitre, la députation permanente fait dresser d'office le devis des travaux, arrête les rôles après avoir entendu le conseil communal, ordonne l'exécution des travaux et en mandate le paiement sur la caisse de la commune.

Chaque année, la députation permanente communique au conseil provincial l'état des impositions établies en vertu du présent article.

Projet de la section centrale.

ART. 19.

Sur la proposition des conseils communaux, la députation du conseil provincial peut convertir en argent la cotisation en nature dans les communes où ce mode de prestation lui paraîtra plus avantageux aux intérêts de la localité.

ART. 20.

Comme au projet du gouvernement.

ART. 21.

Comme au projet du gouvernement.

ART. 22.

Adopté.

ART. 23.

§ 1^{er}. Adopté en ajoutant :

Le tout en conformité de l'art. 88 de la loi communale.

§ 2. Adopté.

ART. 24 (nouveau).

Lorsqu'un chemin vicinal intéressera plusieurs communes, la députation du conseil provincial, sur l'avis des conseils communaux, pourra, dans des cas extraordinaires, désigner les communes qui devront concourir à sa construction et à son entretien, et fixera la proportion dans laquelle chacune d'elles devra y contribuer.

ART. 25 (nouveau).

Lorsqu'un chemin entretenu à l'état de viabilité par une ou plusieurs commune, sera

*Projet du gouvernement.**Projet de la section centrale.*

habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de mines, de carrières, ou de toute exploitation 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 occasionnées par ces exploitations.

Ces subventions seront réglées par les communes qui, en cas d'opposition de la part desdits entrepreneurs ou propriétaires, pourront, sur leur demande et sur l'avis de la députation du conseil provincial, être autorisées par le gouvernement à établir des péages.

ART. 26 (*nouveau*).

Dans le cas où un chemin vicinal de grande communication ou autre intéresse des communes appartenant à des provinces différentes, la direction, la largeur du chemin, et la proportion dans laquelle les communes intéressées contribueront à son entretien, seront déterminées par arrêté royal sur l'avis des conseils communaux et provinciaux.

ART. 27 (*nouveau*).

Les chemins vicinaux de grande communication, et, dans les cas extraordinaires, les autres chemins vicinaux, pourront recevoir des subventions sur les fonds de la province.

CHAPITRE III.

Élargissement, redressement, ouverture et suppression des chemins vicinaux.

ART. 23.

Les conseils communaux sont tenus de délibérer, à la réquisition de la députation du conseil provincial, sur le redressement et l'élargissement des chemins vicinaux.

En cas de refus de délibérer ou de prendre les mesures nécessaires, la députation peut, sous l'approbation du roi, ordonner d'office les travaux et acquisitions, et pourvoir à la dépense, en suivant les dispositions du chapitre précédent.

ART. 24.

L'ouverture, la suppression ou le change-

CHAPITRE III.

ART. 28.

§ 1^{er}. Adopté comme au projet du gouvernement.

§ 2. En cas de refus de délibérer ou de prendre les mesures nécessaires, la députation du conseil provincial peut, sous l'approbation du roi, ordonner d'office les travaux et acquisitions de terrain, et pourvoir à la dépense suivant les dispositions du chapitre précédent, *pourvu qu'il soit constaté que la commune peut faire face à ces dépenses au moyen de ses revenus et ressources, sans recourir à aucune cotisation extraordinaire qui excéderait cinq pour cent additionnels aux contributions directes payées dans la commune.*

ART. 29.

Comme au projet du gouvernement.

Projet du gouvernement.

ment d'un chemin vicinal doivent être précédés d'une enquête. Les délibérations des conseils communaux sont soumises à l'avis de la députation du conseil provincial et à l'approbation du roi.

ART. 25.

En cas d'abandon ou de changement de direction total ou partiel d'un chemin vicinal, les riverains de la partie devenue sans emploi, auront le droit pendant six mois, à dater de la publication par le collège échevinal de l'arrêté qui approuve le changement ou l'abandon, de se faire autoriser à disposer en pleine propriété du terrain devenu libre, en s'engageant à payer, soit la propriété, soit la plus-value, dans le cas où ils seraient propriétaires du fonds.

CHAPITRE IV.

Police des chemins vicinaux.

ART. 26.

Les agents de la police communale chargés de constater les contraventions et d'en dresser procès-verbal, et les agents voyers qui, en conformité des règlements provinciaux, pourront être spécialement préposés à cet effet, auront également le droit de constater les contraventions et délits commis en matière de voirie vicinale, et d'en dresser procès-verbal.

ART. 27.

Les agents voyers prêtent serment devant le juge de paix de leur domicile. Leurs procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.

ART. 28.

Les peines à établir par les conseils provinciaux pour contraventions à leurs règlements en matière de chemins vicinaux, ne pourront excéder celles de simple police.

Les peines plus fortes que celles autorisées par le présent article, qui sont portées par les règlements et ordonnances actuellement en vigueur, seront réduites de plein droit au *maximum* de ces peines à l'expiration des deux années qui suivront la promulgation de la présente loi.

Les contraventions à ces règlements seront dès maintenant poursuivies et jugées comme contraventions de simple police.

Projet de la section centrale.

ART. 30.

Comme au projet du gouvernement.

CHAPITRE IV.

ART. 31.

Les bougmestres, les échevins et les agents de la police communale, etc. (Comme au projet du gouvernement.)

ART. 32.

Comme au projet du gouvernement.

ART. 33.

Comme au projet du gouvernement.

Projet du gouvernement.

ART. 29.

Outre la pénalité, le juge de paix prononcera, s'il y a lieu, la réparation de la contravention, endéans le délai qui sera fixé par le jugement, et statuera qu'en cas d'inexécution, il sera procédé à la réparation par les soins de l'administration locale, et aux frais du contrevenant qui, en vertu du même jugement, pourra être contraint au remboursement de la dépense sur simple état dressé par le collège échevinal.

ART. 30.

L'action publique ayant pour objet la répression d'une usurpation ou d'un empiètement sur un chemin vicinal, sera prescrite après une année révolue.

ART. 31.

Les amendes sont perçues au profit de la commune sur le territoire de laquelle la contravention a été commise.

Néanmoins le règlement provincial peut en affecter une part aux agents qui ont constaté la contravention ou le délit.

CHAPITRE V.

Des règlements provinciaux.

ART. 32.

Les conseils provinciaux feront la révision des règlements existants, en se conformant aux dispositions de la présente loi.

Ces règlements ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvés par le roi.

Projet de la section centrale.

ART. 34.

Outre la pénalité, le juge de paix prononcera, s'il y a lieu, la réparation de la contravention, dans le délai qui sera fixé par le jugement, et statuera qu'en cas d'inexécution, l'administration locale y pourvoira aux frais du contrevenant, qui, en vertu du même jugement, pourra être contraint au remboursement de la dépense sur simple état dressé par le collège échevinal.

ART. 35.

Comme au projet du gouvernement.

ART. 36.

Les amendes sont perçues au profit de la commune sur le territoire de laquelle la contravention a été commise, et font partie du fonds spécial affecté à l'entretien des chemins vicinaux.

§ 2. Comme au projet du gouvernement.

CHAPITRE V.

ART. 37.

Les conseils provinciaux feront la révision des règlements existants, et s'en occuperont dans la première session qui suivra la promulgation de la présente loi.

Ces règlements ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvés par le roi.