

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

8 OCTOBRE 1946.

PROPOSITION DE LOI

modifiant :

- 1° la loi du 10 avril 1841 sur la voirie vicinale;
- 2° la loi communale du 30 mars 1836;
- 3° la loi provinciale du 30 avril 1836.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi sur la voirie date du 10 avril 1841. Elle a rendu des services incontestables. Dans certaines de ses dispositions, elle ne répond plus aux besoins actuels. Il a fallu un siècle aux Chemins de Fer pour faire diminuer sérieusement l'importance de la route comme moyen de transport. Il n'a fallu que quelques années à la route pour reconquérir sa place comme instrument économique de première valeur dans la vie du pays. Une adaptation de la loi de 1841 se révèle actuellement plus impérieuse que jamais. En 1929, M. le Ministre des Travaux Publics avait déjà reconnu la nécessité de certaines modifications à apporter à la loi de 1841. Une commission spéciale fut constituée alors pour procéder aux études préliminaires. Malheureusement, on n'en a jamais connu la raison, cette commission n'a jamais fonctionné. Cinq ans plus tard, la question est revenue à l'ordre du jour. En 1934, une nouvelle commission fut créée. Environ 3 ans après sa création, un rapport fut déposé. Ce rapport fut le secret du Ministère, car jamais ses conclusions ne furent portées à la connaissance des parlementaires. « Cette commission, a déclaré à la Chambre, M. le Ministre Merlot, n'avait qu'une mission d'information. »

Dans la suite, une autre commission où siégeait entre autres les directeurs des services de voirie de chaque province fut constituée. Elle s'est réunie plusieurs fois, mais

8 OCTOBER 1946.

WETSVOORSTEL

houdende wijziging :

- 1° van de wet van 10 April 1841 op de wegen;
- 2° van de gemeentewet van 30 Maart 1836;
- 3° van de provinciale wet van 30 April 1836.

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

De wet op de wegen bestaat sedert 10 April 1841. Onbetwistbaar heeft zij groote diensten bewezen, doch vele van haar bepalingen beantwoorden niet meer aan de huidige noodwendigheden. De spoorwegen hebben meer dan een eeuw nodig gehad om het belang van de wegen als verkeersmiddel ernstig in de schaduw te stellen. Op enkele jaren, is de weg er in geslaagd zijn plaats te heroveren als instrument van eersten rang in het economisch leven van het land. Een aanpassing van de wet van 1841 is nu meer dan ooit geboden. Reeds in 1929, had de Minister van Verkeerswezen de noodzakelijkheid van sommige aan deze wet aan te brengen wijzigingen ingezien. Een bijzondere commissie werd dan ook ingesteld, met het oog op de voorbereidende werkzaamheden. Deze commissie heeft ongelukkig, men heeft trouwens nooit geweten waarom, niet gewerkt. Vijf jaar later, werd het vraagstuk opnieuw te berde gebracht en in 1934 werd een nieuwe commissie opgericht. Ongeveer drie jaar na haar samenstelling, werd een verslag ingediend. Dit verslag bleef het geheim van het Ministerie, want nooit werd het ter kennis gebracht van de parlementairen. De heer Minister Merlot verklaarde in de Kamer dat deze commissie slechts een opdracht van informatie had.

Nadien, werd een andere commissie, waarvan onder meer deel uitmaken de directeurs van den Dienst der Wegen van elke Provincie, opgericht. Zij kwam meermaals bijeen,

nous nous trouvons actuellement encore sans projet pour adapter la loi de 1841 aux nécessités de l'heure.

Il y a donc 17 ans que cette question traîne en longueur.

Le lendemain de la guerre nous oblige à examiner ce problème important. Le transport par route, qui n'a pas cessé de se développer depuis 1919, prendra demain une extension plus considérable que jamais. Les restrictions actuelles en sont une preuve indiscutable.

Avant la guerre, en 1939, aucun pays n'avait atteint l'intensité du trafic par route que nous connaissions. Sans compter les autres véhicules à moteur, il y avait alors en Belgique 5 autos par kilomètre de route, quand on n'en comptait que 2 1/2 en Allemagne et en Autriche, 2,4 au Danemark, 2,7 en France, 4,5 en Angleterre, 2 en Italie et 1,1 en Suède.

La route doit être adaptée au rôle très important qu'elle devra jouer demain. La charge qu'elle devra supporter sera formidable. La loi de 1841 était excellente, mais actuellement, elle est dépassée de loin par les événements. Elle doit être rajeunie dans certains de ses éléments.

Classification.

En fait, il y a maintenant 4 espèces de chemins. A savoir :

- 1° Les routes de l'Etat, grande voirie, entretenues par l'Etat;
- 2° Les routes provinciales, entretenues par les provinces;
- 3° Les chemins de grande communication, entretenus par les communes à qui l'Etat et la Province payent des subsides en tenant compte du montant des dépenses d'entretien;
- 4° Les chemins communaux, petite voirie, dont l'entretien est supporté par les communes.

Un principe doit être fixé à la base de la réforme, au point de vue de cette classification. Il n'y aurait plus que deux catégories. Les routes à trafic national ou international doivent être classées dans les routes de l'Etat ou de grande voirie. Toutes les autres routes sont classées dans la petite voirie. La petite voirie elle-même se divisera en deux catégories. La première comprendra les routes à trafic régional. Elles seront inscrites dans la catégorie des chemins de grande communication. Il y aura enfin, dans la deuxième catégorie, les routes qui ne supportent qu'un trafic local.

La grande voirie.

Les routes de l'Etat ont actuellement un développement de 8.800 kilomètres environ. Elles sont réparties comme suit :

mais op dit oogenblik bevinden wij ons nog zonder ontwerp om de wet van 1841 aan de huidige noodwendigheden aan te passen.

Het is dus reeds sedert 17 jaar dat dit vraagstuk hangende is.

De toestand waarvoor wij na den oorlog staan, brengt ons er toe dit vraagstuk aan te pakken. Het baanvervoer, dat sedert 1919 steeds veelvuldiger is geworden, zal morgen een buitengewone uitbreiding nemen. De huidige beperkingen zijn daarvan het onbetwistbaar bewijs.

Vóór den oorlog, in 1939, kende geen land zoo'n druk baanverkeer als het onze. De andere motorvoertuigen buiten rekening gelaten, waren er in België vijf autovoertuigen per km. baan, wanneer men er slechts 2,5 in Duitschland en in Oostenrijk, 2,4 in Denemarken, 2,7 in Frankrijk, 4,5 in Engeland, 2 in Italië, 1,1 in Zweden telde.

De baan moet beantwoorden aan de zending welke zij morgen zal te vervullen hebben, want de last dien zij zal te dragen hebben zal aanzienlijk zijn. De wet van 1841 was deugdelijk, maar is op dit oogenblik door de omstandigheden ver voorbijgestreefd. Sommig deelen er van moeten verjongd worden.

Klasse-indeeling.

In feite, zijn er nu vier soorten wegen, te weten :

- 1° De Rijkswegen, groote wegen, door den Staat onderhouden;
- 2° De provinciewegen, door de provinciën onderhouden;
- 3° De wegen van groot verkeer, onderhouden door de gemeenten welke van den Staat en de provinciën toelagen ontvangen, met inachtneming van het bedrag der uitgaven voor onderhoud;
- 4° De gemeentewegen of kleine wegen, waarvan het onderhoud ten laste valt van de gemeenten.

Een beginsel dient aan den grondslag zelf van de hervorming van deze klasse-indeeling vastgelegd. Er zouden nog slechts twee klassen zijn. De banen van nationaal of internationaal verkeer dienen in de rijkswegen of groote wegen ondergebracht. Alle andere banen worden ondergebracht in de kleine wegen. De kleine wegen zelf worden verdeeld in twee categorieën. De eerste omvat de banen van gewestelijk verkeer. Zij worden ingeschreven in de categorie van de wegen van groot verkeer. In de tweede categorie worden dan ten slotte nog de wegen met slechts plaatselijk verkeer ondergebracht.

De groote wegen.

De Rijkswegen hebben op dit oogenblik een lengte van ongeveer 8.800 km., als volgt verdeeld :

Provinces	Kilomètres
—	—
Anvers	741
Brabant	750
Flandre occidentale	983
Flandre orientale	786
Hainaut... ..	832
Liège	1.404
Limbourg	823
Luxembourg	1.181
Namur	1.226

Ce réseau routier de l'Etat n'a pas l'aspect de cohésion souhaitable. Il est comparable à un édifice à qui l'on a ajouté des éléments nouveaux un peu partout et où l'on sent un manque de vue général à la base. S'imaginer-t-on, par exemple, que des routes de grande voirie se terminent par des routes de petite voirie. Aux routes actuelles de l'Etat, et qui ont le même caractère, il faut ajouter les quatre kilomètres de chemins concédés et les 330 km. de routes des régions rédimées.

Il y a ensuite les routes provinciales qui sont à trafic national ou international. Elles n'ont été créées que par suite de la carence de l'Etat dans certains milieux. Les Provinces, comprenant la nécessité de leur création, se sont décidées à combler ces lacunes établies par le réseau routier de l'Etat. En voici la nomenclature :

Province.	Kilomètres.
—	—
Anvers	199
Brabant	355
Flandre occidentale	189
Flandre orientale	216
Hainaut... ..	314
Liège	46
Limbourg	—
Luxembourg	149
Namur	106

La comparaison par province des routes de l'Etat d'une part et des routes provinciales d'autre part, démontre incontestablement que la proportion du nombre de kilomètres de routes provinciales est en raison inverse du nombre de kilomètres de routes de l'Etat dans chaque province.

A ces routes, à réintégrer dans le réseau de la grande voirie, il faut ajouter d'autres chemins, moins nombreux pourtant, qui ont acquis actuellement le caractère bien déterminé de routes à trafic national ou international.

La nécessité s'imposerait également de reclasser dans le réseau de la grande voirie quelques bouts de route pour relier entre eux des chemins de l'Etat.

Le réseau de l'Etat comporterait ainsi environ 12.000 kilomètres, soit un peu plus du quart de toute la voirie du pays.

Provincie	Aantal kilometer
—	—
Antwerpen	741
Brabant	750
West-Vlaanderen	983
Oost-Vlaanderen	786
Henegouwen	832
Luik	1.404
Limburg	823
Luxemburg	1.181
Namen	1.226

Het uitzicht van dit Rijkswegennet biedt niet den gewenschten samenhang. Het kan vergeleken worden met een gebouw waaraan men een beetje overal nieuwe elementen heeft toegevoegd en waaraan een gemis van een algemeene richtlijn ten grondslag blijkt te liggen. Kan men zich, bij voorbeeld, voorstellen, dat groote wegen uitloopen in kleine wegen. Bij de huidige Rijkswegen dienen nog gevoegd de vier kilometer vergunde wegen en de 330 km. wegen van de Oostkantons.

Vervolgens hebben wij de provinciale wegen van nationaal of internationaal verkeer. Zij werden slechts aangelegd ingevolge het in gebreke blijven van Staat in sommige kringen. De provinciën die de noodzakelijkheid van hun aanleg inzagen, besloten de leemten van het Rijkswegennet aan te vullen. Ziehier de opsomming er van :

Provincie	Aantal kilometer
—	—
Antwerpen	199
Brabant	355
West-Vlaanderen	189
Oost-Vlaanderen	216
Henegouwen	314
Luik	46
Limburg	—
Luxemburg	149
Namen	106

Uit de vergelijking per provincie van de Rijkswegen, enerzijds, en de provinciale wegen, anderzijds, blijkt onbetwistbaar, dat de verhouding van het aantal kilometer provinciale wegen in omgekeerde verhouding is tot het aantal kilometer Rijkswegen in elke provincie.

Bij deze wegen, welke in het net van de groote wegen dienen ingeschakeld, moeten andere evenwel minder talrijke wegen gevoegd, welke op dit oogenblik het onbetwistbaar kenmerk van wegen van nationaal of internationaal verkeer hebben.

Het zou insgelijks noodzakelijk zijn, in het net van de groote wegen enkele baanvakken onder te brengen welke de Rijksbanen met elkaar verbinden.

Alzoo zou het Rijkswegennet ongeveer 12.000 kilometer wegen omvatten, hetzij een weinig meer dan 1/4 van gansch het wegnnet van het land.

Petite voirie. — Chemin de grande communication.

Ces chemins seraient ceux à trafics considérés comme régionaux.

Actuellement, leur nombre s'élève à :

Provinces.	Kilomètres.
—	—
Anvers	974
Brabant... ..	2.355
Flandre occidentale	1.134
Flandre orientale	153
Hainaut... ..	2.032
Liège... ..	1.361
Limbourg	415
Luxembourg	650
Namur	1.615
	10.699

Les modifications à apporter dans ce classement amènerait environ 14.000 Km. de chemins de grande communication. Cela représenterait près d'un tiers du réseau routier total du pays.

C'est ici que la grande modification s'opérerait. Ces chemins, très importants, qui souvent traversent les territoires de nombreuses communes, sont en très mauvais état. Chacune de celles-ci en assure l'entretien pour la partie qui se trouve sur son territoire. Ces travaux d'entretien ne se font jamais la même année dans chaque localité, de sorte que la route est toujours mauvaise dans l'un ou l'autre de ses secteurs. Il arrive même très souvent que quand cette route ne traverse pas la partie habitée de la localité les administrateurs communaux s'en désintéressent plus ou moins et ainsi la route est toujours en très mauvais état.

Les travaux partiels d'entretien, faits dans ces conditions, sont toujours plus onéreux que le travail qui serait fait entièrement et le rendement de la dépense en est toujours largement insuffisant. Pour remédier à cet état de chose, on créerait un organisme provincial, administré par les pouvoirs assurant le financement de ce fonds : l'Etat, les Provinces et les Communes, et dirigé par la Députation Permanente qui dispose du service technique provincial. D'autre part, la charge des communes pour travaux de voirie est tellement importante actuellement que l'entretien des chemins ne se fait jamais pour atteindre le coefficient maximum de durée par une restauration sérieuse. Les profils en long et en large et les tournants ne sont pas améliorés comme il conviendrait. Les mesures pour assurer une visibilité et une signalisation convenables ne sont pas prises, etc.

L'organisme provincial payerait le montant de tous les travaux d'entretien, d'amélioration et le traitement des cantonniers affectés à ces routes. Il recevrait les subsides de l'Etat, de la Province et l'intervention des Communes. Le système nouveau ferait disparaître tous les inconvé-

Kleine wegen. — Wegen van groot verkeer

Deze zouden de wegen zijn van het verkeer dat als gewestelijk wordt beschouwd.

Deze zijn op dit oogenblik de volgende :

Provincie	Aantal kilometer
—	—
Antwerpen	974
Brabant	2.355
West-Vlaanderen	1.134
Oost-Vlaanderen	153
Henegouwen	2.032
Luik	1.361
Limburg	415
Luxemburg	650
Namen	1.615
Hetzij samen... ..	10.699

Door de wijzigingen welke in deze klasseering zijn aan te brengen, zouden er ongeveer 14.000 km. wegen van groot verkeer zijn, wat bijna 1/3 van het geheele net van het land vertegenwoordigt.

Het is hier dat de groote wijziging zou plaats hebben. Deze zeer belangrijke wegen loopen dikwijls over het grondgebied van talrijke gemeenten en verkeereren in een zeer slechten staat. Elk van deze verzekert het onderhoud van het vak dat zich op haar grondgebied bevindt. Nooit hebben deze onderhoudswerken in elke gemeente hetzelfde jaar plaats, zoodat een of meer vakken van de baan zich altijd in slechten staat bevinden. Het komt zelfs heel vaak voor dat, wanneer deze baan niet door de gebouwde kom van de gemeente loopt, de gemeenteoverheden zich de zaak minder of heelemaal ongelegen laten, zoodat de weg zich steeds in slechten staat bevindt.

De gedeeltelijke onderhoudswerken welke in deze voorwaarden worden gedaan, brengen steeds grooter kosten mede dan het werk in zijn geheel zou vereischen en de rendearing van de uitgave is dan ook zeer onvoldoende. Om dezen toestand te verhelpen, zou een provinciaal organisme worden opgericht, beheerd door de besturen : de Staat, de Provinciën en de Gemeenten, die de financiering van dit fonds zouden verzekeren, en dat onder leiding zou staan van de Bestendige Deputatie, welke over den provincialen technischen dienst beschikt. Anderzijds, drukt de last voor straatwerken in de huidige omstandigheden zoo zwaar op de gemeentebegrotingen, dat het onderhoud en de herstelling van de wegen nooit doorgevoerd worden met het oog op duurzaam werk. De dwars- en lengteprofielen, de bochten worden niet verbeterd zooals het behoort. De maatregelen voor een behoorlijke zichtbaarheid en weg-signalisatie worden niet genomen.

Het provinciaal organisme zou het bedrag van de kosten der werken van onderhoud, van verbetering, en de wedde van de kantonniërs welke aan deze wegen zijn gehecht, betalen. Zij zou de toelagen van den Staat, van de provincie, en de bijdrage van de gemeenten ontvangen.

nients du système actuel dont les défauts ne sont que trop connus.

Voirie ordinaire.

Il en resterait ainsi 19.000 Km. environ pour l'ensemble du pays. Comme actuellement, ces chemins seraient à charge exclusive des communes. Il y aurait ainsi environ 5.000 Km. en moins qu'actuellement. Cette diminution du développement du réseau routier vicinal mettrait les communes dans la possibilité d'entreprendre des réfections sérieuses aux chemins qui resteraient à leur charge exclusive. Mais le système nouveau nécessite d'apporter quelques modifications à la loi du 10 avril 1841 et aux lois communales et provinciales de 1836.

EXAMEN DES ARTICLES.

Article premier. (Art. 12bis à ajouter à la loi du 10 avril 1841). — Cet article établit deux catégories de routes, donne le classement dans chaque catégorie et met à charge exclusive de l'Etat les frais de la grande voirie.

Article 2. — Supprime le premier alinéa de l'article 13 et remplace par une disposition qui met à charge des communes les frais de petite voirie. Une exception à la règle est établie pour les chemins de grande communication. Pour ceux-ci, les frais sont à charge d'un organisme provincial alimenté par l'Etat, les Provinces et les Communes.

Article 3. (Art. 23 de la loi du 10 avril 1841). — Il y a lieu d'ajouter les deux mots « de forêts ». Cet article règle les dégradations extraordinaires des chemins par certaines exploitations. Celles dues au charriage des bois n'y est pas comprise. Ces transports se font toujours en mauvaise saison et détériorent les chemins d'une façon anormale. Le rendement de la vente des bois permet actuellement de faire supporter par les bénéficiaires de ces ventes la charge, qui leur incombe, de ces destructions.

Article 4. (Art. 24 de la loi du 10 avril 1841). — L'article ancien sera complètement remplacé. Actuellement, la Députation Permanente seule a le droit de classer les chemins dans la catégorie de grande communication. Des abus se sont produits. Un arrêté royal devra, à l'avenir, classer ces chemins sur avis motivé des Députations Permanentes et des Conseils Communaux. Pour pouvoir bénéficier de cet avantage, ces chemins doivent intéresser plusieurs localités.

Article 5. (Art. 24bis à ajouter à la loi du 10 avril 1841). — Cet article détermine les revenus et les charges du fonds spécial des chemins de grande communication. Il est alimenté par des sommes fixées par le département des

Dit stelsel zou al de euvels van het huidig stelsel, waarvan de gebreken maar al te zeer bekend zijn, doen verdwijnen.

Gewone wegen.

Er zouden er ongeveer 19.000 km. overblijven voor geheel het land, welke, zooals op dit oogenblik, uitsluitend ten laste van de gemeenten zouden blijven. Er zouden aldus ongeveer 5.000 km. minder zijn dan thans. Deze vermindering van het net der buurtwegen zou de gemeenten in de mogelijkheid stellen, ernstige verbeteringen aan te brengen aan de wegen welke haar uitsluitend ten laste blijven. Maar het nieuw stelsel maakt het noodzakelijk enkele wijzigingen aan te brengen in de wet van 10 April 1841 en aan de gemeente- en provinciale wetten van 1836.

BESPREKING DER ARTIKELEN.

Eerste artikel. (Een art. 12bis toevoegen aan de wet van 10 April 1841.) — Dit artikel voert twee categorieën wegen in, geeft de klasse-indeeling in elke categorie en legt de kosten van de groote wegen uitsluitend ten laste van den Staat.

Artikel 2. — Alinea 1° van artikel 13 weglaten en vervangen door een bepaling waarbij de kosten van de kleine wegen ten laste van de gemeenten worden gelegd. Er wordt een uitzondering gemaakt op den regel voor de wegen van groot verkeer. De kosten van deze wegen vallen ten laste van een provinciaal organisme dat gestijfd wordt door den Staat, de Provinciën en de Gemeenten.

Artikel 3. (Art. 23 der wet van 10 April 1841.) — De woorden « van bosschen » dienen bijgevoegd. Dit artikel regelt de buitengewone beschadigingen aan de wegen door sommige exploitaties. De beschadigingen wegens vervoer van hout zijn er niet onder begrepen. Dit vervoer geschiedt steeds in het slecht seizoen en beschadigt de wegen op een ongewone wijze. De opbrengst van den verkoop van het hout laat op dit oogenblik toe de kosten welke deze schade medebrengt te laten dragen door hen te wier profijte deze verkoop geschiedt.

Artikel 4. (Art. 24 der wet van 10 April 1841.) — Het oud artikel zal integraal vervangen worden. Op dit oogenblik, heeft alleen de Bestendige Deputatie het recht de wegen in de klasse van de groote wegen te rangschikken. Misbruiken hebben zich voorgedaan. Een Koninklijk besluit zou in de toekomst deze wegen moeten rangschikken op met redenen omkleed advies van de Bestendige Deputatie en van de gemeenteraden. Om dit voordeel te genieten moeten die wegen van belang zijn voor verschillende gemeenten.

Artikel 5. (Een art. 24bis toevoegen aan de wet van 10 April 1841.) — Dit artikel bepaalt de inkomsten en de lasten van het speciaal fonds voor de grooté wegen. Het wordt gestijfd door bedragen die worden vastgesteld door

travaux publics. L'intervention de l'Etat et des Provinces sera calculée en tenant compte de l'effort fiscal du contribuable local. Pour l'Etat, cette intervention ne pourra être inférieure à 50 %. L'article fixe aussi le droit de payer la part des provinces et des communes sur le montant de leurs impôts touchés par l'Etat. C'est là le seul moyen de garantie pour le fonds de recevoir à temps l'argent dont il a besoin pour faire face à ses dépenses.

Le statut de ce fonds spécial sera établi par arrêté royal et les budgets et comptes approuvés pour ordre par les conseils provinciaux.

Article 6. (Art. 24^{ter} à ajouter à la loi). — Cet article nouveau établit que les cantonniers, à désigner pour les chemins de grande communication, le seront par la Députation Permanente sur une liste de deux candidats à présenter par les conseils communaux intéressés à la section de la route où il y a un emploi à conférer. Les candidats cantonniers doivent réunir les mêmes conditions de capacité que pour la grande voirie. C'est une nécessité absolue, car si un chemin de grande communication était à l'avenir classé dans la grande voirie, il faut que les cantonniers y attachés aient les connaissances requises par leur nouvelle fonction.

Article 7. (Art. 25, loi du 10 avril 1841). — C'est un ajustement donnant aux organismes provinciaux des chemins de grande communication les charges imposées hier aux communes quand les chemins de grande communication intéressent plusieurs provinces. Un seul mot est changé à l'article de la loi.

Article 8. (Art. 26^{bis} de la loi du 10 avril 1841). — Cet article fixe délai aux Députations Permanentes pour proposer au Roi l'inscription des routes dans la catégorie grande communication et au Roi délai pour publier l'arrêté de classement. Certaines routes classées dans cette catégorie pourront ainsi être déclassées si elles ne répondent pas au concept donné actuellement à ce genre de route. D'autres, non reprises dans cette catégorie, pourront aussi y être intégrées à l'avenir si elles répondent aux conditions exigées.

Article 9. (Art. 26^{ter} à ajouter à la loi du 10 avril 1841). — Il existe actuellement une situation incompréhensible. Un cas précis fera comprendre facilement le but de cet article.

Une route de grande voirie aboutit à une route de petite voirie et quelques centaines de mètres plus loin la grande voirie reprend. Dans certains cas, l'Etat entretient ce bout de chemin de petite voirie sans que la situation soit régularisée. Dans d'autres cas, ce bout de petite voirie consti-

het departement van openbare werken. De bijdrage van den Staat en van de Provinciën zal berekend worden rekening houdend met de fiskale inspanning van den plaatselijken belastingplichtige. Wat den Staat betreft, mag die bijdrage niet lager zijn dan 50 %. Dit artikel voorziet ook het recht om het aandeel van de provinciën en de gemeenten te betalen op het bedrag van hun door den Staat geïnde belastingen. Dit is de eenige waarborg voor het fonds om tijdig het geld te ontvangen, dat het noodig heeft om zijn uitgaven te bestrijden.

Het statuut van dit speciaal fonds zal bij Koninklijk besluit worden vastgesteld en de opgemaakte begrotingen zullen voor order door de gemeenteraden worden goedgekeurd.

Artikel 6. (Een art. 24^{ter} toevoegen aan de wet van 10 April 1841.) — Dit nieuw artikel voorziet, dat de benoemingen van de kantonniërs voor de groote wegen dienen gedaan door de Bestendige Deputatie, op een lijst van twee kandidaten, voorgedragen door de gemeenteraden betrokken bij het vak van de baan waar een plaats is te begeben. De candidaat-kantonniërs moeten voldoen aan dezelfde bekwaamheidsvereischten als voor de groote wegen. Dit is volstrekt noodzakelijk; want zoo een groote verbindingsweg later bij de groote wegen wordt ingedeeld, is het noodig dat de daaraan gehechte kantonniërs de door hun nieuwe bediening vereischte kennis zouden bezitten.

Artikel 7. (Art. 25 der wet van 10 April 1841.) — Het geldt een aanpassing waarbij, wanneer de groote wegen verscheidene gemeenten aanbelangen, de lasten welke op de gemeenten drukken, op de provinciale organismen voor de groote wegen vallen. Er wordt slechts één woord gewijzigd aan het artikel van de wet.

Artikel 8. (Een art. 26^{bis} toevoegen aan de wet van 10 April 1841.) — Dit artikel bepaalt den termijn binnen welchen de Bestendige Deputaties aan den Koning voorstellen sommige wegen in de klasse van de groote wegen te rangschikken en tevens den termijn binnen welchen de Koning het besluit betreffende de klasse-indeeling uitvaardigt. Zekere wegen, welke op dit oogenblik in deze klasse ingeschreven zijn, zullen aldus naar een andere klasse kunnen overgebracht worden, indien ze aan de huidige omschrijving van dit soort wegen niet beantwoorden. Andere, welke niet in die klasse voorkomen, zullen er aldus kunnen in opgenomen worden, indien ze de vereischte voorwaarden vervullen.

Artikel 9. (Een art. 26^{ter} toevoegen aan de wet van 10 April 1841.) — Er heerscht thans een onbegrijpelijken toestand. Een concreet geval zal het doel van dit artikel verduidelijken.

Een groote weg loopt uit in een kleinen weg en enkele honderden meter verder herbegint de groote weg. In sommige gevallen onderhoudt de Staat dit eindje kleinen weg, zonder dat de toestand wettig geregeld is. In andere gevallen, beteekent dit eindje kleine weg een vernauwing voor

tue un étranglement pour la grande voirie. Il est mal entretenu par les communes intéressées, qui ne veulent pas le céder à l'Etat, souvent pour des intérêts locaux mal compris.

Article 10. (Article 27 de la loi). — Vu le classement nouveau de la voirie, il y a lieu d'ajouter le mot « classement » dans la liste des cas où le conseil communal doit être entendu. Un seul mot est donc à ajouter à l'article 27.

Article 11. (Art. 28bis, loi du 10 avril 1841). — C'est un article nouveau. Il impose l'obligation de faire approuver un plan d'alignement pour tout chemin nouveau que l'on établirait dans une commune. Un arrêté royal peut cependant dispenser de cette formalité, pour l'ouverture d'une route de campagne par exemple.

Article 12. (Art. 28ter à ajouter à la loi). — Quand l'Etat opère un détournement de la grande voirie, il y a une double route de grande voirie du point X au point Y. La section dédoublée perd son caractère de grande voirie et est alors reclassée d'office dans la petite voirie après avoir été remise en état.

Article 13. (Art. 76, 7°, de la loi communale). — Il y a lieu d'ajouter les mots « classement des chemins de grande communication » à cet article de la loi communale pour permettre aux conseils communaux de délibérer valablement sur cette attribution nouvelle établie par le changement de la loi du 10 avril 1841.

Article 14. (Art. 78 de la loi provinciale). — Il y a lieu de le supprimer, car il devient inutile avec les modifications actuelles.

Article 15. — Il n'est pas possible que, d'un coup de baguette magique, l'on fasse repasser à l'Etat toutes les routes qui doivent passer dans la grande voirie. Certaines mises au point doivent être faites entre les pouvoirs intéressés. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de fixer un délai.

Article 16. — La multiplicité des textes d'arrêtés réglant la question de voirie fait que la mesure de rendre inexistantes leurs dispositions contraires à la loi s'impose.

Article 17. — Cet article charge seul le Ministre des Travaux Publics de l'exécution de la loi.

den grooten weg. Het wordt slecht onderhouden door de gemeenten die het, dikwijls wegens slecht begrepen plaatselijke belangen, niet aan den Staat willen afstaan.

Artikel 10. (Art. 27 der wet.) — Gelet op de nieuwe klasse-indeeling van de wegen, dient het woord « klasse-indeeling » toegevoegd aan de lijst van de gevallen waarin de gemeenteraad moet worden gehoord. Aan artikel 27 dient dus een enkel woord toegevoegd.

Artikel 11. (Een art. 28bis toevoegen aan de wet van 10 April 1841.) — Het geldt een nieuw artikel. Het legt de verplichting op, een rooiplan te doen goedkeuren voor elken nieuwen weg welke in een gemeente wordt aangelegd. Een Koninklijk besluit kan evenwel vrijstelling van die formaliteit verleen, bij voorbeeld voor het openstellen van een landweg.

Artikel 12. (Een art. 28ter aan de wet toevoegen.) — Wanneer de Staat een grooten weg omleidt, bestaat er een dubbele groote weg van punt X tot punt Y. Het ontdebeld vak verliest zijn kenmerk van grooten weg en wordt, na herstelling, van ambtswege weer bij de kleine wegen ingedeeld.

Artikel 13. (Art. 76, 7°, der gemeentewet.) — De woorden « klasse-indeeling van de groote wegen » dienen aan dit artikel toegevoegd, ten einde de gemeenteraden in staat te stellen geldig te beraadslagen over deze nieuwe bevoegdheid, door de aan de wet van 10 April 1841 gebrachte wijziging.

Artikel 14. (Art. 78 der provinciale wet.) — Dit artikel dient weggelaten, daar het met de huidige wijzigingen overbodig wordt.

Artikel 15. — Het is onmogelijk om alle wegen die in de klasse van de groote wegen moeten gerangschikt worden, met één slag aan den Staat over te laten. Tusschen de betrokken besturen moeten sommige schikkingen worden getroffen. Dit is de reden waarom een termijn moet worden bepaald.

Artikel 16. — Er bestaan menigvuldige besluitteksten die die kwestie der wegen regelen; het is dan ook noodzakelijk, de met de wet strijdige bepalingen nietig te maken.

Artikel 17. — Dit artikel belast alleen den Minister van Openbare Werken met de uitvoering van de wet.

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE PREMIER.

Il est ajouté un article 12bis, à la loi du 10 avril 1841, ainsi libellé : la voirie publique se classe en deux catégories :

- 1° la grande voirie;
- 2° la petite voirie.

Seront classés dans la grande voirie, le réseau actuel de l'Etat, des Provinces, les routes concédées et les chemins de petite voirie qui y seront classés actuellement ou à l'avenir, en application des dispositions de la loi.

La grande voirie est gérée, entretenue et améliorée par l'Etat.

Le fonds de tous les chemins de la grande voirie est incorporé dans le domaine public de l'Etat.

La petite voirie comprend :

1° les chemins antérieurement dénommés vicinaux et qui sont déclarés de grande communication en vertu des dispositions de la présente loi.

2° la voirie communale qui comprend tous les chemins, rues, ruelles, impasses, servitudes de passage, etc... qui ne sont pas repris dans les autres catégories.

ART. 2.

Le premier alinéa de l'article 13 de la loi du 10 avril 1841 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

Les frais de gestion, d'entretien et d'amélioration de la petite voirie sont à charge des communes.

Toutefois, pour les chemins de grande communication, les dépenses sont à charge d'organismes provinciaux prévus par la présente loi.

Ces organismes sont administrés par des délégués de l'Etat, des provinces et des communes, pouvoirs intervenants.

ART. 3.

Le premier alinéa de l'article 13 de la loi du 10 avril 1841 est ainsi modifié :

Lorsqu'un chemin entretenu à l'état de viabilité est habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de forêt, de tourbière, de carrière, de mine ou toute autre entreprise industrielle, les propriétaires ou entrepreneurs des exploitations pour lesquels les transports se font, peuvent être appelés annuellement à contribuer à l'entretien de ces chemins par des impositions spéciales proportionnelles aux dégradations extraordinaires occasionnées.

Le deuxième alinéa du même article est supprimé.

WETSVOORSTEL

EERSTE ARTIKEL.

Aan de wet van 10 April 1841 wordt een artikel 12bis toegevoegd, luidend als volgt : de openbare wegen worden ingedeeld in twee klassen :

- 1° de groote wegen;
- 2° de kleine wegen.

Worden bij de groote wegen ingedeeld : het huidig net van den Staat, van de Provinciën, de vergunde banen en de kleine wegen die er, in toepassing van de bepalingen der wet, nu of in de toekomst worden bij ingedeeld.

De groote wegen worden beheerd, onderhouden en verbeterd door den Staat.

De grond van alle groote wegen wordt ingelijfd bij het openbaar Staatsdomein.

De kleine wegen omvatten :

1° de wegen die vroeger buurtwegen werden genoemd en die, krachtens de bepalingen van deze wet, tot wegen van groot verkeer worden verklaard;

2° de gemeentewegen omvatten alle wegen, straten, straatjes, stegen, erfdienstbaarheden van overweg, enz... die niet in de andere klassen vermeld staan.

ART. 2.

De eerste alinea van artikel 13 der wet van 10 April 1841 wordt weggelaten én vervangen door volgende bepalingen :

De kosten van beheer, onderhoud en verbetering van de kleine wegen vallen ten laste van de gemeenten.

Voor de wegen van groot verkeer vallen de uitgaven, evenwel, ten laste van de bij deze wet voorziene provinciale organismen.

Die organismen worden beheerd door Afgevaardigden der tusschenbeide komende besturen, nl. van den Staat, de Provinciën en de Gemeenten.

ART. 3.

Artikel 13, eerste alinea, der wet van 10 April 1841 wordt gewijzigd als volgt :

Wanneer een in staat van berijdbaarheid gehouden weg, gewoonlijk of tijdelijk, beschadigd wordt door de exploitatie van bosschen, van turfputten, van steengroeven, van mijnen of van andere nijverheidsonderneming, kunnen de eigenaars of de ondernemers van de exploitaties, voor wie het vervoer geschiedt, jaarlijks geroepen worden om mede te werken aan het onderhoud van dezen weg, door middel van bijzondere belastingen, in verhouding tot de buitengewone beschadigingen welke zij veroorzaken.

De tweede alinea van dit artikel weglaten.

ART. 4.

L'article 14 de la loi du 10 avril 1941 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

Lorsqu'un chemin de petite voirie intéresse plusieurs localités, il peut être déclaré de grande communication. Cette classification se fait par arrêté royal sur proposition des députations permanentes, les conseils communaux intéressés entendus.

ART. 5.

Il est ajouté un article 14bis à la loi du 10 avril 1941. Il est ainsi libellé :

Dans les six mois qui suivent la promulgation de la présente loi, il est créé par chaque province, sous la direction de la Députation Permanente, un fonds spécial de la voirie de grande communication.

Ce fonds doit assurer les frais de gestion d'entretien et d'amélioration de ces chemins. Il est alimenté chaque année par des sommes fixées par le département des Travaux Publics pour la constitution desquelles l'Etat, les provinces et les communes intéressées interviennent.

Pour les provinces et les communes, les participations peuvent être prélevées d'office sur le produit à leur risquer des impôts perçus pour elles par l'Etat.

Un arrêté royal déterminera les statuts de ce fonds spécial de la voirie de grande communication.

Les budgets et les comptes de ce fonds spécial seront chaque année portés pour ordre au budget et compte de la province et approuvés par le conseil provincial.

ART. 6.

Il est ajouté un article 14ter à la loi du 10 avril 1941. Il est ainsi libellé : Les cantonniers à désigner pour l'entretien des chemins de grande communication devront répondre aux conditions de capacité imposées aux mêmes agents du réseau de la grande voirie. Les nominations se font par la Députation Permanente sur une liste de deux candidats présentée par chacune des communes où un emploi est à conférer.

L'organisation du service des cantonniers est réglée par la Commission qui dirige le fonds spécial de la voirie de grande communication.

ART. 7.

L'article 15 de la loi du 10 avril 1841 est remplacé par le libellé suivant : Dans le cas où un chemin de grande communication intéresse des communes appartenant à des provinces différentes, la direction, la largeur du chemin et la proportion dans laquelle les organismes prévus à l'article 5 intéressés à son entretien et à son amélioration sont déterminées par arrêté royal sur avis des conseils communaux et des Députations Permanentes.

ART. 4.

Artikel 14 der wet van 10 April 1841 weglaten en vervangen door de volgende bepalingen :

Wanneer een kleine weg van belang is voor verschillende gemeenten, kan hij tot weg van groot verkeer worden verklaard. Die klasse-indeeling gebeurt bij Koninklijk besluit op de voordracht van de bestendige deputaties, de betrokken gemeenteraden gehoord.

ART. 5.

Aan de wet van 10 April 1841 wordt een artikel 14bis toegevoegd, luidend als volgt :

Binnen zes maanden na de afkondiging van deze wet, wordt in iedere provincie, onder de leiding van de Bestendige Deputatie, een speciaal fonds voor de wegen van groot verkeer opgericht.

Dit fonds moet de kosten bestrijden van beheer, onderhoud en verbetering van die wegen. Het wordt elk jaar gestijfd door bedragen die worden vastgesteld door het departement van Openbare Werken; de Staat, de provinciën en de betrokken gemeenten dragen bij tot de vorming van die bedragen.

Het aandeel van de provinciën en van de gemeenten kan, van ambtswegen, worden afgenomen van het bedrag van de hun terug te betalen belastingen die voor hen door den Staat werden geïnd.

Een Koninklijk besluit stelt de statuten van dit speciaal fonds voor de wegen van groot verkeer vast.

De begrotingen en de rekeningen van dit speciaal fonds worden ieder jaar voor orde op de provincie-begroting en rekening gebracht en door den provinciale raad goedgekeurd.

ART. 6.

Aan de wet van 10 April 1841 wordt een artikel 14ter toegevoegd, luidend als volgt : De voor het onderhoud van de wegen van groot verkeer aan te duiden kantonniërs moeten voldoen aan de bekwaamheidsvereisten die geëischt worden van dezelfde beambten van het net der groote wegen. De benoemingen worden gedaan door de Bestendige Deputatie op een lijst van twee kandidaten voorgedragen door ieder van de gemeenten waar een ambt te bevesten is.

De organisatie van den dienst der kantonniërs wordt geregeld door de Commissie die het speciaal fonds voor de wegen van groot verkeer beheert.

ART. 7.

Artikel 15 der wet van 10 April 1841 door volgende tekst vervangen : Wanneer een weg van groot verkeer gemeenten aanbelangt welke tot verschillende provinciën behooren, wordt de richting, de breedte van den weg en de verhouding naar welke de betrokken bij artikel 5 voorziene organismen tot zijn onderhoud of tot zijn verbetering moeten bijdragen, bij Koninklijk besluit bepaald, op advies de gemeenteraden en van de Bestendige Deputaties.

ART. 8.

Un art. 16bis est ajouté à la loi du 10 avril 1841. Il est ainsi rédigé : Dans les trois mois à dater de la promulgation de la présente loi, les conseils communaux entendus, les Députations Permanentes dressent la liste des chemins qu'elles proposent de déclarer de grande communication.

Un arrêté royal établira cette classification dans les deux mois qui suivent les propositions des Députations Permanentes.

Cette première classification, comme celles qui viendront postérieurement, peuvent toujours être modifiées, les Députations Permanentes et les conseils communaux entendus.

ART. 9.

Un article 16ter est ajouté à la loi du 10 avril 1841. Il est ainsi conçu : Peuvent être incorporés d'office dans la grande voirie, les Députations Permanentes et conseils communaux entendus, l'entièreté ou des sections de route, chemins, sentiers, ruelles..., y inclus ou à y inclure.

ART. 10.

Le premier alinéa de l'article 27 de la loi du 10 avril 1841 est ainsi modifié : Les conseils communaux sont tenus de délibérer, à la réquisition de la Députation Permanente, sur l'ouverture, le classement, le redressement, l'élargissement et la suppression des chemins de petite voirie et de grande communication.

ART. 11.

Un article 28bis ainsi libellé est ajouté à la loi du 10 avril 1841 : A moins d'en être dispensé par arrêté royal, tout chemin nouveau ne peut être créé sans faire approuver, au préalable, un plan général d'alignement.

ART. 12.

Un article 28ter est ajouté à la loi du 10 avril 1841 : En cas de rectification ou de détournement d'une route de grande voirie, les sections dédoublées ou ayant perdu leur caractère de grande voirie sont incorporées d'office dans la petite voirie. Ce transfert ne s'opère qu'après remise en état des sections de routes désaffectées.

ART. 13.

Le 7° de l'article 76 de la loi communale est ainsi modifié : La fixation de la grande voirie, le classement des chemins de grande communication et les plans généraux d'alignement des villes et des parties agglomérées des

ART. 8.

Een artikel 16bis wordt aan de wet van 10 April 1841 toegevoegd, luidend als volgt. Binnen drie maanden, te rekenen van de afkondiging van deze wet, maken de Bestendige Deputaties, na de gemeenteraden te hebben gehoord, de lijst op van de wegen welke zij voorstellen om in de klasse van de wegen van groot verkeer opgenomen te worden.

Binnen twee daarop volgende maanden, bepaalt een Koninklijk besluit deze klasse-indeeling.

Deze klasse-indeeling kan, evenals de latere indeelingen, steeds worden gewijzigd bij Koninklijk besluit, de betrokken Bestendige Deputaties en gemeenteraden gehoord.

ART. 9.

Een artikel 16ter wordt aan de wet van 10 April 1841 toegevoegd, luidend als volgt : Kunnen van ambtswege onder de groote wegen ingedeeld worden, de Bestendige Deputaties en de gemeenteraden gehoord, de banen, wegen, paden, stegen, in hun geheel of een vak daarvan... inbegrepen of in te begrijpen.

ART. 10.

Artikel 27, alinea 1, der wet van 10 April 1841 wordt gewijzigd als volgt : De gemeenteraden zijn gehouden om, op verzoek van de Bestendige Deputatie, te beraadslagen over de opening, de klasse-indeeling, de rechtekking, de verbreeding en de afschaffing van de kleine wegen en de wegen van groot verkeer.

ART. 11.

Een artikel 28bis wordt aan de wet van 10 April 1841 toegevoegd, luidend als volgt : Tenzij bij Koninklijk besluit ontheffing werd verleend, mag geen nieuwe weg aangelegd worden, zonder dat zijn algemeen rooiplan vooraf is goedgekeurd.

ART. 12.

Aan de wet van 10 April 1841, wordt een artikel 28ter toegevoegd, luidend als volgt : In geval van rechtekking of van omleiding van een grooten weg, worden de ontdubbelde vakken of de vakken die hun kenmerk van grooten weg verloren hebben, van ambtswege, bij de kleine wegen ingedeeld. Die overgang gebeurt slechts na de herstelling van de buiten gebruik gestelde baanvakken.

ART. 13.

Artikel 76, 7°, der gemeentewet wordt gewijzigd als volgt : Het bepalen van de hoofdwegen, de klasse-indeeling van de wegen van groot verkeer en de algemeene rooiplannen voor de steden en voor de aaneengebouwde ge-

communales rurales; l'ouverture des rues nouvelles et l'élargissement des anciennes ainsi que leur suppression.

ART. 14.

L'article 78 de la loi provinciale du 30 avril 1836 est abrogé.

ART. 15.

Dans les deux mois qui suivront la promulgation de la présente loi, un arrêté royal fixera la date du transfert à la grande voirie des routes provinciales et des chemins de grande communication.

ART. 16.

Ne sont plus d'application, les textes de lois et d'arrêtés royaux existant à ce jour et dont les dispositions sont en contradiction avec celles de la présente loi.

ART. 17.

Le Ministre des Travaux Publics est chargé de l'application de la présente loi.

deelten in de plattelandsgemeenten, de aanleg van nieuwe straten en de verbreeding van de bestaande straten, alsmede de afschaffing er van.

ART. 14.

Artikel 78 der gemeentewet van 30 April 1836 is ingetrokken.

ART. 15.

Binnen twee maanden volgend op de afkondiging van deze wet, bepaalt een Koninklijk besluit den datum van overgang van de provinciale wegen en van de wegen van groot verkeer naar de groote wegen.

ART. 16.

De thans bestaande teksten der wetten en Koninklijke besluiten waarvan de bepalingen strijdig zijn met de bepalingen dezer wet, zijn niet meer van toepassing.

ART. 17.

De Minister van Openbare Werken is belast met de uitvoering van deze wet.

J. BLAVIER,
E. JACQUES,
R. DEMOITELLE,
M. GREGOIRE,
J. BRACOPS.
