

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1952-1953.

VERGADERING VAN 18 DECEMBER 1952.

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 9 Augustus 1948 houdende wijziging van de wetgeving inzake wegen.

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De wet van 9 Augustus 1948, houdende wijziging van de wetgeving in zake wegen, was vooral bedoeld om de herklassering der Belgische wegen, zowel van de grote wegen (Rijks- en provinciewegen) als van de kleine wegen (gemeentewegen), te bespoedigen.

In de memorie van toelichting werd er op gewezen dat de wettelijke benaming van tal van wegen niet meer strookt met de werkelijke rol van deze wegen in het modern wegverkeer.

Dit is vooral het geval voor sommige gemeentewegen, namelijk de buurtwegen van groot verkeer, die een groot intergemeentelijk wegverkeer moeten dragen of die werkelijk onmisbare schakels zijn geworden bij het net der grote wegen.

Ten einde de verdeling der « buurtwegen van groot verkeer » rationeler te maken en deze wegen in de kortst mogelijke tijd te verbeteren, werden door de wet van 9 Augustus 1948 (art. 4) aan de provinciale deputaties en de gemeentebesturen het initiatief en de bevoegdheid ontnomen om nog verder buurtwegen te verklaren tot « buurtwegen van groot verkeer ». De memorie van toelichting zegt dat de aarzeling bij sommige provinciale besturen en de inactiviteit bij sommige op het traject gelegen gemeenten een aantal noodzakelijke verklaringen « van groot verkeer » hadden onmogelijk gemaakt. Het Centraal Bestuur kon niet langer onverschillig blijven omtrent dit probleem en zou zelf de zorg hiervoor op zich nemen.

Wij stellen echter vast dat van 1948 af tot op heden geen enkele verklaring « van groot verkeer » werd gedaan, niettegenstaande het aandrigen van sommige gemeenten en hun bestendige deputatie.

De oorzaak hiervan is te zoeken in de wet zelf. Artikel 9 van de wet van 9 Augustus 1948 heeft immers de toepassing van artikel 4 derzelfde wet onmogelijk gemaakt.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1952-1953.

SÉANCE DU 18 DÉCEMBRE 1952.

Proposition de loi modifiant la loi du 9 août 1948 portant modification à la législation sur la voirie par terre.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi du 9 août 1948 portant modification à la législation sur la voirie par terre, visait en ordre principal à accélérer le reclassement de la voirie belge, tant en ce qui concerne la grande voirie (routes nationales et provinciales) que dans le domaine de la petite voirie (voirie communale).

L'exposé des motifs soulignait que la qualification légale de nombreux chemins ne correspondait plus au rôle qu'ils remplissent dans le trafic moderne.

Il en est ainsi notamment de certaines routes de la voirie communale, à savoir les chemins vicinaux de grande communication, qui reçoivent un important trafic intercommunal ou qui sont devenus des chaînons indispensables dans le réseau des grandes routes.

Afin de rationaliser la répartition des « chemins vicinaux de grande communication » et de permettre leur amélioration dans le plus bref délai possible, l'article 4 de la loi du 9 août 1948 a supprimé le droit d'initiative des députations provinciales et des administrations communales et leur a retiré le pouvoir de déclarer de « grande communication » certains chemins vicinaux ordinaires. L'exposé des motifs précise qu'un certain nombre de chemins vicinaux revêtant indéniablement un caractère de grande communication, n'ont jamais pu être classés comme tels par suite de la carence de certaines autorités provinciales et de l'inaction de certaines communes traversées par lesdits chemins. Le Pouvoir central ne pouvait rester indifférent devant ce problème et décida de s'en occuper lui-même.

On constate cependant que, depuis 1948, aucune déclaration « de grande communication » n'a été faite, malgré les instances de certaines communes et de la députation permanente intéressée.

La cause doit en être recherchée dans la loi même. En effet, l'article 9 de la loi du 9 août 1948 a rendu impossible l'application de l'article 4 de la même loi.

Artikel 9 luidt als volgt :

« De buurtwegen en -wegjes die gelegen zijn op het grondgebied van de aan het stelsel der wet van 1 Februari 1844, 15 Augustus 1897 en 28 Mei 1914 onderworpen bebouwde kommen, worden bij de stadswegen gerangschikt, onverminderd de geschillen van eigendom. »

Dit betekent dat, sinds Augustus 1948, tal van buurtwegen werden gerangschikt bij de gemeentewegen met lokaal verkeer, namelijk de « stadswegen ».

Wanneer nu dergelijke stadsweg op het traject ligt van gemeentewegen die in aanmerking komen voor de verklaring « buurtweg van groot verkeer », kan de verklaring niet geschieden. Een buurtweg van groot verkeer moet op heel zijn lengte, ononderbroken hetzelfde nummer dragen. De continuïteit is immers een essentiële vereiste voor een buurtweg van groot verkeer.

Alleen een « buurtweg » kan een « buurtweg van groot verkeer » worden en een « stadsweg » is geen buurtweg meer.

De bedoeling van dit wetsvoorstel is de tekst van artikel 9 van de wet van 9 Augustus 1948 zodanig te wijzigen dat een stadsweg, gelegen op het traject van een « van groot verkeer » te verklaren buurtweg, ook zou kunnen deel uitmaken van deze laatste weg.

O. VAN DEN STORME.

**

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 9 Augustus 1948 houdende wijziging van de wetgeving inzake wegen.

ENIG ARTIKEL.

Artikel 9 van de wet van 9 Augustus 1948, houdende wijziging van de wetgeving inzake wegen, wordt gewijzigd als volgt :

« Een aldus luidend artikel 13bis wordt toegevoegd aan de wet van 1 Februari 1844 :

« Artikel 13bis. — Op het grondgebied van de aan het stelsel der wet van 1 Februari 1844, 15 Augustus 1897 en 28 Mei 1914 onderworpen bebouwde kommen, worden de buurtwegjes en de buurtwegen, met uitzondering van de buurtwegen van groot verkeer, gerangschikt bij de stadswegen onverminderd de geschillen van eigendom. Evenwel, ten einde de continuïteit der buurtwegen van groot verkeer te verzekeren, kan een stadsweg steeds in het traject van een nieuwe buurtweg van groot verkeer opgenomen worden. »

O. VAN DEN STORME.
P. VAN STEENBERGHE.
V. LEEMANS.
M. DE COENE.
G. FERIJN.
A. SLEGTEN.

Cet article 9 est libellé comme suit :

« Les chemins et sentiers vicinaux compris dans le territoire des agglomérations soumises au régime de la loi des 1^{er} février 1844, 15 août 1897 et 28 mai 1914 sont classés dans la voirie urbaine sans préjudice des questions de propriété. »

Cette disposition a eu pour conséquence que, depuis le mois d'août 1948, de nombreux chemins vicinaux ont été classés dans la voirie communale à trafic local, c'est-à-dire dans la « voirie urbaine ».

Lorsque pareille voie de communication urbaine se trouve sur le trajet d'une route communale susceptible d'être déclarée chemin vicinal de grande communication, il est impossible de procéder au reclassement. En effet, le « chemin vicinal de grande communication » doit porter sur toute sa longueur et de façon ininterrompue le même numéro, la continuité étant essentielle pour un chemin vicinal de grande communication.

Seul, le chemin vicinal peut être déclaré de grande communication. Or, la voirie urbaine ne fait pas partie de la voirie vicinale.

Le présent projet de loi vise à modifier l'article 9 de la loi du 9 août 1948 en permettant d'intégrer une voie de communication urbaine au chemin vicinal susceptible d'être déclaré de grande communication.

**

Proposition de loi modifiant la loi du 9 août 1948 portant modification à la législation sur la voirie par terre.

ARTICLE UNIQUE.

L'article 9 de la loi du 9 août 1948 portant modification de la législation sur la voirie par terre est modifié comme suit :

« La loi du 1^{er} février 1844 est complétée par un article 13bis libellé comme suit :

« Article 13bis. — Sont classés dans la voirie urbaine, sans préjudice des questions de propriété, les sentiers et les chemins vicinaux, à l'exception des chemins vicinaux de grande communication, compris dans le territoire des agglomérations soumises au régime de la loi des 1^{er} février 1844, 15 août 1897 et 28 mai 1914. Toutefois, en vue d'assurer la continuité des nouveaux chemins vicinaux de grande communication, toute voie de communication urbaine peut être intégrée dans le trajet d'un nouveau chemin vicinal de grande communication. »