

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

3 DÉCEMBRE 1947.

3 DECEMBER 1947.

PROJET DE LOI

portant modification à la législation
sur la voirie par terre.

WETSONTWERP

houdende wijziging van de wetgeving inzake wegen.

EXPOSE DES MOTIFS

MEMORIE VAN TOELICHTING

MESDAMES, MESSIEURS,

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

On sait que nos voies de communication par terre font partie, ou bien de la grande voirie dans laquelle on distingue la grande voirie de l'Etat et la grande voirie des provinces, ou bien de la petite voirie, qu'on peut appeler aussi voirie communale et qui se subdivise en voirie urbaine et voirie vicinale.

Si l'on ne songe pas à modifier ces appellations, qui ont été consacrées par la loi (1), par contre le vœu a été maintes fois émis de voir modifier l'actuelle répartition des voies de communication entre ces diverses catégories de voirie. C'est qu'en effet les faits dépassent souvent le droit et que la qualification légale de nombreux chemins ne correspond plus à la réalité. Tantôt c'est une route de la voirie communale qui, petit à petit, a pris l'importance d'une route de grande voirie par l'ampleur du trafic qu'elle reçoit; tantôt c'est, au contraire, une route de grande voirie qui ne présente plus, au point de vue de la circulation, qu'un intérêt local; tantôt enfin, c'est un chemin vicinal qui présente toutes les apparences d'une rue de la voirie urbaine.

De là est née l'idée de procéder à une révision générale de la classification actuelle de toutes les voies de communication composant le réseau routier de notre pays.

Men weet dat onze verkeerswegen te land deel uitmaken, ofwel van de grote wegen, waarin men de grote wegen van de Staat en de grote wegen van de provinciën onderscheidt, ofwel van de kleine wegen, die men ook gemeente-wegen noemen kan, en die onderverdeeld zijn in stads-wegen en buurtwegen.

Zo men er niet aan denkt deze door de wet gevestigde benamingen te wijzigen (1), werd toch herhaaldelijk de wens uitgedrukt dat de huidige verdeling der verkeerswegen, over deze verschillende categorieën van wegen, zou worden gewijzigd. Immers wordt het recht vaak door de feiten voorbijgestreefd, zodat de wettelijke benaming van tal van wegen niet meer strookt met de werkelijkheid. Nu eens geldt het een gemeenteweg die langzamerhand de belangrijkheid van een grote verkeersweg heeft gekregen door het omvangrijk verkeer dat er door wordt verzekerd; dan weer is het integendeel een grote verkeersweg die, uit oogpunt van het verkeer, nog slechts van plaatselijk belang is; dan weer is het een buurtweg die al de schijn heeft van een stadsweg.

Hieruit ontstond de gedachte over te gaan tot een algemene hierziening van de huidige classificatie van al de verkeerswegen die het wegennet van ons land uitmaken.

(1) Voir cependant sur l'imprécision du terme de voirie urbaine et sur la notion de voirie innommée l'ouvrage de V. Bure, « La réforme de la loi sur la police de la voirie », Bruylant, 1935.

(1) Zie evenwel voor de onjuistheid van het woord « voirie urbaine » (Stadswegen) en voor de notie « voirie innommée » (onbenoemde wegen) het werk van V. Bure, « La réforme de la loi sur la police de la voirie », Bruylant, 1935.

Feu M. Blavier, constamment attentif à tout ce qui concerne la voirie par terre, et dont la compétence éclairée en la matière était appréciée dans tous les milieux, avait pris une initiative dans ce domaine et avait déposé, le 8 octobre 1946, une proposition de loi qui porte le n° 203 des documents de la session extraordinaire de 1946 et qui est soumise en ce moment à l'examen de la Commission des Travaux Publics de la Chambre. Un travail de cette espèce est éminemment désirable. Mais son accomplissement se heurte à des difficultés d'ordre juridique et d'ordre financier.

Les premières consistent en ce que la modification du classement d'une route placée sous la dépendance d'une administration subordonnée ne peut se faire qu'avec l'assentiment de cette administration. En d'autres termes, aucune disposition légale ne confère au Roi le pouvoir d'obliger cette administration à céder cette route à l'Etat, pas plus que de la contraindre à acquérir une route appartenant à ce dernier. C'est ainsi qu'aux termes de l'article 78 de la loi provinciale, c'est le législateur qui doit régler le classement des routes provinciales et de l'Etat, sur l'avis préalable des conseils provinciaux. Il ne l'a d'ailleurs pas fait jusqu'à présent. Il serait pourtant bien plus expédient de confier au pouvoir exécutif le soin d'opérer ce classement, en veillant évidemment à ce qu'il ne puisse abuser du droit qui lui serait conféré. Il devrait en être de même en ce qui concerne le pouvoir le désigner, dans une agglomération, quelles sont les voies de communication qui seront considérées comme faisant partie de la grande voirie. Ce pouvoir est, en vertu de l'article 76, 7°, de la loi communale, l'apanage du conseil communal.

Les travaux parlementaires nous apprennent l'origine de cette curieuse disposition. Celle-ci avait pour but d'éviter le retour d'abus commis dans ce domaine sous la domination hollandaise par le pouvoir central qui, chaque fois que le réseau des voies de communication de grande voirie dans la traversée d'une agglomération était détérioré par l'intensité du charroi, décrétait souverainement que ce réseau perdait la qualité de grande voirie, et jetait son dévolu sur d'autres rues, évidemment en bon état d'entretien. Pour éviter le renouvellement de pareils errements, tout en laissant à l'Etat, comme c'est logique, le droit de fixer sa propre voirie dans la traversée des agglomérations, il suffirait de subordonner ce droit à la condition expresse que les voies de communication délaissées par l'Etat soient, au moment de ce délaissement, en bon état d'entretien.

S'il peut être, par de nouvelles dispositions légales, remédié aux inconvénients d'ordre juridique qui viennent d'être signalés — et tel est l'un des objectifs du présent projet de loi —, par contre les difficultés d'ordre financier qu'entraînerait un reclassement général des voiries seraient beaucoup plus difficiles à résoudre. En effet, ce reclasse-

ment de la voirie par terre, et dont la compétence éclairée en la matière était appréciée dans tous les milieux, avait pris une initiative dans ce domaine et avait déposé, le 8 octobre 1946, une proposition de loi qui porte le n° 203 des documents de la session extraordinaire de 1946 et qui est soumise en ce moment à l'examen de la Commission des Travaux Publics de la Chambre. Un travail de cette espèce est éminemment désirable. Mais son accomplissement se heurte à des difficultés d'ordre juridique et d'ordre financier.

Wijlen de heer Blavier, die steeds een grote belangstelling toonde voor alles wat de wegen betreft en wiens schrandere bevoegdheid ter zake in al de middens werd gewaardeerd, had in dit domein een initiatief genomen en op 8 Oktober 1946 een wetsvoorstel ingediend, zijnde het bescheid n° 203 van de buitengewone zitting van 1946, dat thans aan de Kamercommissie van Openbare Werken voor onderzoek is voorgelegd. Een dergelijk werk is ten eerste wenselijk, maar de verwezenlijking ervan stoot op moeilijkheden die zowel van juridische als van financiële aard zijn.

De eerstgenoemde bestaan hierin dat de klassering van een weg die onder de bevoegdheid van een ondergeschikt bestuur gesteld is, slechts met de instemming van dit bestuur kan worden gewijzigd. Anders gezegd, wordt door geen enkele wetsbepaling aan de Koning de macht toegekend waarbij Hij dit Bestuur kan verplichten deze weg aan de Staat af te staan, of waarbij Hij het kan dwingen een aan de Staat toebehorende weg aan te kopen. Naar luid van artikel 78 van de provinciale wet is het de wetgever die de rangschikking van de provinciewegen en de Rijkswegen moet regelen, op voorafgaand advies van de provinciale raden. De wetgever heeft dit overigens tot nu toe niet gedaan. Nochtans zou het beter passen aan de uitvoerende macht de zorg van deze rangschikking toe te vertrouwen, mits er natuurlijk voor te waken dat zij geen misbruik zou kunnen maken van het haar zo toegekend recht. Hetzelfde zou moeten gelden wat de macht betreft om in een bebouwde kom te bepalen welke de verkeerswegen zijn die zullen beschouwd worden als deel uitmakend van de grote wegen.

Krachtens artikel 76, 7°, van de gemeentewet, hoort die macht aan de gemeenteraad. Uit de parlementaire bescheiden leren wij de oorsprong van deze eigenaardige beschikking.

Deze had voor doel de terugkeer te voorkomen van misbruiken welke in dit domein tijdens de Hollandse overheersing werden gepleegd door het centraal gezag, dat, telkens wanneer het net der grote verkeerswegen in de doortocht van een bebouwde kom beschadigd was door het druk voertuigenverkeer, oppermachtig besliste dat dit net de hoedanigheid van grote weg verloor, en zijn keus liet vallen op andere straten, die natuurlijk in goede staat van onderhoud verkeerden. Om te voorkomen dat dergelijke handelwijze zich nog zou voordoen, mits daarbij nochtans aan de Staat, wat logisch is, het recht te laten zijn eigen wegen in de doortocht der bebouwde kommen te bepalen, zou het volstaan dit recht ondergeschikt te maken aan de uitdrukkelijke voorwaarde dat de door de Staat verlaten verkeerswegen zich op het ogenblik van die verlating in goede staat van onderhoud moeten bevinden.

Zo de moeilijkheden van juridische aard waarop zoeven werd gewezen, door nieuwe wetsbepalingen kunnen worden verholpen — wat een der doeleinden is van onderhavig wetsontwerp —, zal het integendeel heel wat moeilijker vallen de financiële bezwaren uit de weg te ruimen waartoe een algemene herklassering der wegen aanleiding

ment général se traduirait par le brusque passage d'un grand nombre de voies de communication dans la voirie de l'Etat. Comme ces voies de communication devraient faire l'objet d'importants travaux d'amélioration et d'équipement pour être mises sur le même pied que les autres routes appartenant déjà à l'Etat, il en résulterait pour celui-ci un accroissement considérable et subit des dépenses de voirie. Or les crédits limités dont dispose chaque année le Département compétent permettent à peine à celui-ci d'assumer la charge des travaux de voirie indispensables. L'Etat ne peut donc faire dans ce domaine d'efforts supplémentaires que d'une façon très prudente, et il est normal que ce soit lui-même qui apprécie à quel moment et suivant quel rythme il doit les fournir. Tel est le second objectif du présent projet de loi. Il apparaît notamment au dernier alinéa de l'article premier, aux termes duquel le Roi, lorsqu'il s'agit de modifier la façon dont sont réparties entre l'Etat et les provinces les routes faisant partie de la grande voirie, peut y procéder en une fois ou par étapes. C'est cette dernière procédure qui sera, à coup sûr, employée, la première n'étant énoncée que *pro forma*.

* *

Le Gouvernement croit, en outre, le moment venu de modifier une des dispositions de la loi des 10 avril 1841 et 19 mars 1866 sur la voirie vicinale.

L'article 24 de cette loi confie à la députation permanente du Conseil provincial le soin de décider qu'un chemin vicinal, lorsqu'il intéresse plusieurs communes, doit être déclaré de grande communication. Ce collège peut ensuite prescrire, pour le chemin considéré, soit l'empierrement, soit le pavement en tout ou en partie, ou toute autre dépense extraordinaire, et régler le mode d'exécution et de surveillance. En fait, les députations permanentes ont toujours hésité à prendre des décisions de cette espèce. C'est qu'en effet ces décisions entraînent des charges supplémentaires pour les communes; cet aspect de la question ne doit certes pas être négligé; il n'en reste pas moins que la carence des autorités provinciales aboutit, ou bien à laisser à l'état de chemins vicinaux ordinaires les chemins qui devraient de par leur importance être classés de grande communication, ou bien à laisser en mauvais état d'entretien des chemins classés comme tels, ou bien encore créer la situation suivante, que tout le monde connaît: une des communes traversées par le chemin de grande communication se décide à faire l'effort nécessaire, et effectue les travaux de voirie indispensables; les autres, au contraire, demeurent dans l'inaction. Ainsi, l'usager du chemin, après avoir parcouru une partie de son itinéraire dans de bonnes conditions, retrouve brusquement, à la frontière de deux communes, les nids de poules et les fondrières.

L'Etat ne peut continuer à demeurer indifférent devant ce problème. La solution logique est qu'il soit investi, à la place des députations permanentes, du soin de décider si

zou geven. Deze algemene herklassering zou inderdaad betekenen dat een groot aantal verkeerswegen ineens naar de Rijkswegen zouden overgaan. Wijn voor deze verkeerswegen belangrijke verbeterings- en uitrustingswerken zouden dienen uitgevoerd, om ze in dezelfde staat te brengen als de andere reeds aan de Staat toebehorende wegen, zou voor deze daaruit een aanzienlijke en plotselinge verhoging der wegguitgaven voortspruiten. Welnu, met de beperkte kredieten waarover het bevoegd Departement elk jaar beschikt, is het nauwelijks mogelijk in de uitgaven voor de volstrekt noodzakelijke wegwerken te voorzien. De Staat kan dus slechts op heel omzichtige wijze op dit gebied een bijkomende krachtspanning leveren, zodat het normaal is dat hijzelf oordeelt over het ogenblik en het tempo van deze bijkomende krachtspanningen. Zulks is het tweede doel van onderhavig wetsontwerp. Het komt namelijk tot uiting in de laatste alinea van artikel één, krachtens welke de Koning, wanneer het er om gaat verandering te brengen aan de wijze van verdeling, tussen de Staat en de provinciën, van de wegen die deel uitmaken van de grote wegen, deze verandering ineens ofwel trapsgewijze mag doen. Het is laatstbedoelde procedure die voorzeker zal gevolgd worden, wijn de eerste slechts *pro forma* is aangegeven.

* *

De Regering meent daarenboven dat het ogenblik gekomen is om een der bepalingen van de wet van 10 April 1841 en 19 Maart 1866, op de buurtwegen, te wijzigen.

Bij artikel 24 van deze wet wordt aan de Bestendige Deputatie van de provincieraad de zorg toevertrouwd er over te beslissen of een buurtweg, wanneer hij verschillende gemeenten aanbelangt, tot weg van groot verkeer moet worden verklaard. Dit college kan vervolgens voor het geheel of een deel van de betrokken weg hetzij een steenslagverharding, hetzij een keiverharding of enige andere buitengewone uitgave voorschrijven en de wijze van uitvoering en toezicht regelen. In feite hebben de Bestendige Deputaties steeds geaarzeld dergelijke beslissingen te nemen, wijn deze beslissingen bijkomende lasten voor de gemeenten meebrengen; deze zijde van het probleem moet zeker niet worden verwaarloosd. Het blijft niettemin waar dat het in gebreke blijven van de provinciale autoriteiten er toe leidt, ofwel de wegen, die op grond van hun belangrijkheid bij de wegen van groot verkeer zouden dienen gerangschikt, als gewone buurtweg te laten, ofwel als zodanig gerangschikte wegen in slechte staat van onderhoud te laten, ofwel nog de volgende door iedereen gekende toestand te scheppen: een der gemeenten waar de weg van groot verkeer doorloopt, besluit de nodige inspanning te doen, en voert de volstrekt noodzakelijke wegwerken uit; de andere gemeenten integendeel blijven inactief. Aldus vindt de weggebruiker, na een deel van zijn reis in goede voorwaarden te hebben afgelegd, aan de grens van de twee gemeenten plotseling hennepolken en kuilen.

De Staat kan niet langer onverschillig blijven omtrent dit probleem. De logische oplossing is dat hij in de plaats van de bestendige deputaties belast worde met de zorg, er over

un chemin vicinal doit être considéré comme de grande communication et de prescrire les travaux à faire. On ne pourra lui faire le reproche d'ignorer, en ce faisant, les répercussions d'ordre financier que sa décision pourrait avoir pour les communes, puisqu'il a, jusqu'à présent, jugé nécessaire d'intervenir très largement dans le coût des travaux; l'arrêté du 6 novembre 1946, dans lequel il a fixé sa position à ce sujet, permet en effet aux communes d'obtenir des subsides importants pour la construction, l'amélioration et la réparation extraordinaire des chemins en question, comme aussi, dans une mesure moindre, pour l'entretien ordinaire de ceux-ci.

*
**

Enfin, le Gouvernement estime qu'il convient de modifier une anomalie résultant du jeu combiné de la loi de 1841 sur la voirie vicinale et de celle de 1844 sur la police de la voirie. Cette anomalie consiste dans le fait que les chemins vicinaux compris dans le territoire des villes et des agglomérations assimilées aux villes par l'application de la loi précitée de 1844, continuent à rester soumis aux dispositions de la loi de 1841, alors que celle-ci a été faite, cela va sans dire, pour la voirie des campagnes. Il en résulte que ces chemins, bien que depuis longtemps plus rien ne les distingue en fait des voies de communication urbaine, font encore, en droit, partie de la voirie vicinale. Le droit doit ici consacrer l'état de fait. C'est pourquoi il convient d'adopter un texte légal qui, d'un seul coup, fasse perdre à ces chemins leur qualification de vicinaux, plutôt que de les déclasser un à un par le jeu de la loi de 1841.

*
**

Telles sont les grandes lignes du présent projet de loi. Il convient à présent de dire un mot de chacun de ses articles.

Art. 1^{er}. — Cet article, dont l'objet est de permettre une nouvelle répartition de la grande voirie entre l'Etat et les provinces selon les principes exposés ci-dessus, fixe les modalités et les conditions de ce reclassement. Celui-ci doit s'opérer de telle façon qu'il n'en résulte pas pour les provinces de charges supplémentaires. Au contraire, la tendance générale de la loi nouvelle serait de mettre fin à la coexistence de deux grandes voiries, en supprimant la voirie provinciale.

Art. 2. — Dans cette même tendance générale, il convient d'empêcher les provinces de créer de nouvelles voies de communication. Dès lors, il faut modifier l'article 75 de la loi provinciale, aux termes duquel le Conseil provincial statue sur la construction des routes.

Au surplus, le Gouvernement croit opportun de profiter de cette occasion pour faire disparaître de l'article 75 l'allusion aux canaux qui seraient construits par les provinces.

te beslissen of een buurtweg als een weg van groot verkeer moet beschouwd worden en welke werken moeten uitgevoerd worden. Men zal hem niet kunnen verwijten dat hij daarbij geen rekening houdt met de weerslag op financieel gebied die zijn beslissing zou kunnen hebben voor de gemeente, aangezien hij tot heden toe nodig geoordeeld heeft in ruime mate in de kosten der werken bij te dragen. Inderdaad, het besluit van 6 November 1946, waarin hij zijn houding dienaangaande bepaald heeft, stelt de gemeenten in de mogelijkheid belangrijke toelagen te bekomen voor het aanleggen, verbeteren en buitengewoon herstellen van bedoelde wegen, evenals, maar in mindere mate, voor het gewoon onderhoud er van.

*
**

Ten slotte is de Regering van oordeel dat het past een ongerijmdheid uit de weg te ruimen die het gevolg is van de gelijktijdige werking van de wet van 1841, op de buurtwegen, en die van 1844, op de wegenpolitie. Deze ongerijmdheid bestaat in het feit dat de buurtwegen die tot het grondgebied behoren van de steden en van de bij voormelde wet van 1844 er mede gelijkgestelde bebouwde kommen, onderworpen blijven aan de bepalingen van de wet van 1841, alhoewel het van zelf spreekt dat deze wet voor de landelijke wegen werd gemaakt. Hieruit volgt dat eerstgenoemde wegen, alhoewel zij sedert lang in feite door niets van de stadswegen meer kunnen onderscheiden worden, thans nog in rechte deel uitmaken van de buurtwegen. Het recht moet hier de feitelijke toestand bekrachtigen, en het is daarom dat een wettekst dient aangenomen waarbij deze wegen ineens hun benaming van buurtwegen verliezen in de plaats van ze bij toepassing van de wet van 1841 één voor één te deklasseren.

*
**

Zulks zijn de grote lijnen van onderhavig wetsontwerp. Thans nog een woord over elk van zijn artikelen.

Art. 1. — Dit artikel, dat ten doel heeft een nieuwe verdeling van de grote wegen tussen de Staat en de provinciën mogelijk te maken volgens de hiervoren uiteengezette beginselen, stelt de modaliteiten en de voorwaarden van deze herklassering vast. Deze moet zodanig geschieden dat er voor de provinciën geen bijkomende lasten uit voortvloeien. Integendeel zou de nieuwe wet er toe strekken aan het gelijktijdig bestaan van twee soorten grote wegen een einde te stellen door de provinciewegen af te schaffen.

Art. 2. — Volgens dezelfde algemene strekking past het de provinciën te beletten nieuwe verkeerswegen aan te leggen. Dienvolgens is het nodig artikel 75 van de provinciale wet te wijzigen, luidens hetwelk de provincieraad over het aanleggen der wegen beslist.

Daarenboven meent de Regering dat deze gelegenheid moet worden te baat genomen om de zinspeling op de vaarten, die door de provincie zouden worden gegraven, uit ar-

La construction de ces ouvrages d'art doit désormais être l'apanage de l'Etat.

Art. 3. — La nécessité de cette modification du texte du 7° de l'article 76 de la loi communale est suffisamment exposée plus haut.

Art. 4. — Le Gouvernement s'en réfère à ce qui a été dit plus haut à ce sujet. Le reste de l'article 24 de la loi du 10 avril 1841 peut subsister tel quel.

Art. 5. — Au premier alinéa de l'article unique de la loi du 19 mars 1886 modifiant l'article 23 de la loi du 10 avril 1841, il convient d'ajouter les mots « les exploitations de forêts » et de supprimer la phrase « Il en est de même pour les exploitations de forêts en cas de défrichement ». Cet article règle les dégradations extraordinaires des chemins par certaines exploitations. Les dégradations dues aux charriages du bois n'y sont pas comprises. Ces transports, qui se font toujours en mauvaise saison, détériorent les chemins d'une façon anormale.

Le rendement de la vente du bois permet actuellement de faire supporter par les bénéficiaires de ces routes la charge qui leur incombera en vertu du texte nouveau.

Art. 6. — L'ouverture, l'élargissement et le redressement des chemins vicinaux sont soumis à l'approbation de la députation permanente. Il convient de donner à l'Etat le moyen de contrôler de plus près les modifications à apporter au réseau de la voirie vicinale, étant données les répercussions que ces modifications peuvent avoir sur l'économie de tout le réseau du pays. Ce moyen consiste à soumettre ces modifications à l'approbation royale.

Art. 7. — Cet article nouveau donne au Roi le pouvoir de répartir la grande voirie en itinéraires numérotés et d'y comprendre des sections de routes provinciales ou communales. Il fixe les modalités à suivre à ces fins ainsi que l'incorporation d'office, dans la grande voirie, des sections de routes ou routes qui lui sont étrangères.

Art. 8. — Cet article nouveau règle le transfert dans la voirie communale de certaines parties de la grande voirie, dans les cas de rectifications ou détournements effectués à cette voirie.

Art. 9. — Le Gouvernement s'en réfère à ce qui a été dit plus haut à ce sujet.

Le Ministre des Travaux Publics,

tikel 75 van de provinciale wet te doen verdwijnen. Het recht om deze kunstwerken aan te leggen moet voortaan uitsluitend aan de Staat behoren.

Art. 3. — De noodzakelijkheid van deze wijziging van het 7° van artikel 76 der gemeentewet is hiervoren voldoende uiteengezet.

Art. 4. — De Regering verwijst naar hetgeen hierboven dienaangaande gezegd werd. Het overige van artikel 24 mag blijven zoals het is.

Art. 5. — In alinea 1 van het enig artikel van de wet van 19 Maart 1866, tot wijziging van artikel 23 van de wet van 10 April 1841, dienen de woorden « de bosontginningen » te worden bijgevoegd en de zin « Zulks zal ook plaats hebben ten opzichte van kapping van bossen, in geval van omploeging » te worden weggelaten. Dit artikel regelt de buitengewone beschadiging der wegen door zekere exploitaties. De beschadigingen door houtvervoer zijn er niet in begrepen. Dit vervoer, dat steeds in het slechte jaargetijde plaats vindt, beschadigt de wegen op abnormale wijze.

De opbrengst van de verkoop van het hout maakt het thans mogelijk door de gebruikers van die wegen de last te doen dragen die hun door de nieuwe tekst zal worden opgelegd.

Art. 6. — Het aanleggen, verbreden en rechte trekken der buurtwegen zijn aan de goedkeuring van de bestendige deputatie onderworpen. Het past dat aan de Staat het middel worde gegeven om de aan het buurtwegennet aan te brengen wijzigingen van dichterbij te controleren, gezien de weerslagen welke deze wijzigingen kunnen hebben op de economie van gans het net van het land. Dit middel bestaat er in deze wijzigingen aan de Koninklijke goedkeuring te onderwerpen.

Art. 7. — Dit nieuw artikel verleent aan de Koning de macht de grote wegen in genummerde trajecten in te delen en er secties van provincie- of gemeentewegen in op te nemen. Het bepaalt de daartoe te volgen modaliteiten als ook het van ambtswege inlijven, bij de grote wegen, van secties van wegen of wegen die er geen deel van uitmaken.

Art. 8. — Dit nieuw artikel regelt de overplaatsing naar de gemeentewegen van zekere delen der grote wegen, indien hieraan rechte trekkingsen of omleidingen worden uitgevoerd.

Art. 9. — De Regering verwijst naar hetgeen hiervoren dienaangaande gezegd werd.

De Minister van Openbare Werken,

PROJET DE LOI

CHARLES,

Prince de Belgique, Régent du Royaume,

A tous, présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition du Ministre des Travaux Publics et de l'avis des Ministres réunis en Conseil;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le Ministre des Travaux Publics est chargé de présenter en Notre Nom aux Chambres Législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

L'article 78 de la loi provinciale du 30 avril 1836 est abrogé et remplacé par le texte suivant :

« Le classement entre l'Etat et les provinces des routes » faisant actuellement partie de la grande voirie est réglé » par le Roi, les députations permanentes entendues.

» Il emporte attribution, à titre gratuit, de la propriété » desdites routes. Il ne peut avoir pour conséquence d'aug- » menter dans une province ni le nombre, ni la longueur » des routes actuellement classées dans la voirie provin- » ciale.

» Le Roi procède au classement, soit en une fois, soit par étapes. »

ART. 2.

L'article 75 de la loi provinciale du 30 avril 1836 est abrogé et remplacé par le texte suivant :

« Le conseil statue sur la construction des ouvrages » publics à exécuter en tout ou en partie aux frais de la » province, à l'exception des routes et canaux. »

ART. 3.

Le 7° de l'article 76 de la loi communale du 30 mars 1836 est ainsi modifié :

« Les plans généraux d'alignement des villes et des par- » ties agglomérées des communes rurales, l'ouverture des » rues nouvelles et l'élargissement des anciennes ainsi que » leur suppression.

» Le Roi fixe la grande voirie dans la traversée des villes » et des parties agglomérées des communes rurales, après » avoir pris l'avis du Conseil communal et de la députation » permanente.

WETSONTWERP

KAREL,

Prins van België, Regent van het Koninkrijk.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op de voordracht van de Minister van Openbare Werken en op advies van de in Raad vergaderde Ministers;

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

De Minister van Openbare Werken wordt belast, in Onze Naam, het volgende wetsontwerp aan de Wetgevende Kamers voor te leggen :

EERSTE ARTIKEL

Artikel 78 van de provinciale wet van 30 April 1836 wordt ingetrokken en door volgende tekst vervangen :

« De rangschikking onder de Staat en de provinciën, » van de wegen die thans deel uitmaken van de grote » wegen, wordt door de Koning geregeld, de bestendige » deputaties gehoord.

» Zij brengt kosteloze toewijzing van de eigendom van » bedoelde wegen mede. Zij mag in een provincie geen » verhoging, noch van het aantal noch van de lengte der » thans bij de provinciewegen gerangschikte wegen voor » gevolg hebben.

» De Koning doet de rangschikking, hetzij ineens, hetzij » trapsgewijze. »

ART. 2.

Artikel 75 van de provinciale wet van 30 April 1836 wordt ingetrokken en vervangen door de volgende tekst :

« De raad beslist over het aanleggen van de openbare » werken welke geheel of gedeeltelijk op de kosten der » provincie dienen te worden uitgevoerd, de wegen en » vaarten uitgezonderd. »

ART. 3.

Het 7° van artikel 76 van de gemeentewet van 30 Maart 1836 wordt gewijzigd als volgt :

« De algemene rooiplannen voor de steden en voor de » aaneengebouwde gedeelten in de plattelandsgemeenten, » de aanleg van nieuwe straten en de verbreding van de » bestaande straten, alsmede de afschaffing ervan.

» De Koning bepaalt de grote wegen in de doortocht der » steden en der aaneengebouwde gedeelten der plattelandsgemeenten na het advies van de gemeenteraad en van de » bestendige deputatie te hebben ingewonnen.

» S'il en résulte délaissement par l'Etat ou par la province, de routes ou parties de routes existantes, celles-ci sont considérées comme faisant désormais partie de la voirie communale; ce transfert emporte attribution à titre gratuit de la propriété de ces routes, qui devront être au moment du délaissement, en bon état d'entretien. »

ART. 4.

Le premier paragraphe de l'article 24 de la loi du 10 avril 1841 est supprimé et remplacé par le texte suivant :

« Lorsqu'un chemin vicinal intéressera plusieurs communes, le Roi, après avoir pris l'avis des Conseils communaux et de la députation permanente du Conseil provincial, pourra :

- » 1° le déclarer chemin vicinal de grande communication, en lui affectant un numéro qui sera le même sur tout le tracé du chemin;
- » 2° en prescrire soit l'empierrement, soit le pavement en tout ou partie, ou toute autre dépense extraordinaire;
- » 3° régler le mode d'exécution et de surveillance des travaux.

» Les déclarations de grande communication intervenues antérieurement à la présente loi, pourront être revisées par le Roi ».

ART. 5.

Le 1^{er} alinéa de l'article unique de la loi du 19 mars 1866 modifiant l'article 23 de la loi du 10 avril 1841 est modifié comme suit :

« Lorsqu'un chemin entretenu à l'état de viabilité est habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de forêts, de tourbières, de carrières, de mines ou de toute autre entreprise industrielle, les propriétaires ou entrepreneurs des exploitations pour lesquelles les transports se font, peuvent être appelés annuellement à contribuer à l'entretien de ces chemins par des impositions spéciales proportionnées aux dégradations extraordinaires occasionnées. »

ART. 6.

Un article 28bis ainsi libellé est ajouté à la loi du 10 avril 1841 :

« Un chemin vicinal ne peut être ouvert ou redressé qu'après approbation par le Roi d'un plan général d'alignement, la Députation permanente entendue. »

ART. 7.

Le Roi peut répartir la grande voirie en itinéraires numérotés et y comprendre des sections de routes provin-

» Volgt hieruit verlating, door de Staat of door de provincie, van bestaande wegen of gedeelten van wegen, dan worden deze beschouwd als voortaan deel uitmakend van de gemeentewegen. Deze overdracht brengt de kosteloze toewijzing van de eigendom van die wegen mede, die zich op het ogenblik van de verlating in goede staat van onderhoud zullen moeten bevinden. »

ART. 4.

De eerste paragraaf van artikel 24 van de wet van 10 April 1841 wordt ingetrokken en door volgende tekst vervangen :

« Wanneer een buurtweg verschillende gemeenten zal aanbelangen, kan de Koning, na het advies van de gemeenteraden en van de Bestendige Deputatie van de Provincieraad te hebben ingewonnen :

- » 1° hem tot buurtweg van groot verkeer verklaren en er een nummer aan toekennen dat hetzelfde zal zijn voor gans het tracé van de weg;
- » 2° er hetzij een gehele of gedeeltelijke steenslagverharding of keiverharding, of enige andere buitengewone uitgave voor voorschrijven;
- » 3° de wijze van uitvoering van en toezicht over de werken regelen.

» De voor deze wet uitgesproken verklaringen tot grote verkeersweg, kunnen door de Koning worden herzien. »

ART. 5.

Alinea 1 van het enig artikel van de wet van 19 Maart 1866 tot wijziging van artikel 23 van de wet van 10 April 1841, wordt gewijzigd als volgt :

« Wanneer een in staat van bruikbaarheid onderhouden weg gewoonlijk of tijdelijk wordt beschadigd door bos-, turf-, steengroef- en mijnontginningen of door enig ander nijverheidsbedrijf, kunnen de eigenaars of ondernemers der ontginningen waarvoor het vervoer geschiedt, jaarlijks geroepen worden om tot het onderhoud dezer wegen bij te dragen door speciale belastingen in verhouding tot de veroorzaakte buitengewone beschadigingen. »

ART. 6.

Een als volgt luidend artikel 28bis wordt aan de wet van 10 April 1841 toegevoegd :

« Een buurtweg mag slechts na de goedkeuring door de Koning van een algemeen rooiingsplan worden aangelegd, of rechtgetrokken, de Bestendige Deputatie gehoord. »

ART. 7.

De Koning mag de grote wegen in genummerde trajecten indelen en er vakken van provincie- of gemeentewegen

ciales et communales. Les Députations permanentes et les communes intéressées seront préalablement entendues, mais uniquement au sujet des routes ou sections de routes provinciales ou communales incluses dans les itinéraires susdits.

Le Roi peut prescrire l'incorporation d'office et sans indemnité, dans la grande voirie de l'Etat, des routes ou sections de routes qui, étant étrangères à cette grande voirie, sont incluses dans les itinéraires numérotés.

ART. 8.

En cas de rectification ou de détournement d'une route de grande voirie, les sections dédoublées et ayant perdu le caractère de grande voirie, sont incorporées d'office à titre gratuit dans la voirie communale.

Toutefois, ce transfert ne s'opère qu'après remise en bon état des sections désaffectées.

ART. 9.

Un article ainsi libellé est ajouté à la loi du 1^{er} février 1844, dont il devient l'article 13bis :

« Art. 13bis. — 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. »

Donné à Bruxelles, le 1^{er} décembre 1947.

bij inlijven. De betrokken bestendige deputaties en gemeenten worden vooraf gehoord, maar slechts wat betreft de bij bovenbedoelde trajecten ingelijfde provincie- of gemeentewegen of vakken ervan.

De Koning mag van ambtswege en zonder vergoeding de inlijving voorschrijven bij de grote wegen van de Staat, van wegen of vakken van wegen, die niet tot de grote wegen behoren maar in de genummerde trajecten begrepen zijn.

ART. 8.

In geval van rechtekking of omlegging van een weg van groot verkeer, worden de verdubbelde secties die het karakter van grote verkeersweg hebben verloren, van ambtswege kosteloos bij de gemeentewegen ingelijfd.

Deze overdracht zal evenwel maar geschieden wanneer de buitengebruik gestelde secties in goede staat hersteld zijn.

ART. 9.

Een als volgt luidend artikel 13bis wordt toegevoegd aan de wet van 1 Februari 1844 :

« Artikel 13bis. — 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. »

Gegeven te Brussel, de 1 December 1947.

CHARLES.

PAR LE RÉGENT :

Le Ministre des Travaux Publics,

VANWEGE DE REGENT :

De Minister van Openbare Werken,

O. BEHOGNE.