

## Chambre des Représentants

## Kamer der Volksvertegenwoordigers

17 MARS 1948.

17 MAART 1948.

### PROPOSITION DE LOI

portant reclassement et regroupement  
de la voirie publique par terre.

### WETSVOORSTEL

tot wederindeling en hergroepering  
van de openbare wegen te land.

### DEVELOPPEMENTS

### TOELICHTING.

MESDAMES, MESSIEURS,

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Le regroupement de la voirie publique par terre en Belgique n'est pas un problème nouveau, il a été posé à plusieurs reprises au cours des débats parlementaires, et au cours des travaux des diverses commissions. Déjà, il y a 19 ans, en 1929, à l'initiative de M. le Ministre des Travaux Publics, une commission spéciale fut créée pour étudier le problème dans ses préliminaires. En 1934, une nouvelle commission, avec mission d'information, fut installée. Trois ans plus tard, un rapport fut déposé par cette commission.

Le 6 février 1945, Messieurs les députés Blavier et consorts déposèrent sur le bureau de la Chambre une proposition de loi portant modification de la loi du 10 avril 1841 sur la voirie vicinale et des lois communales et provinciales. Cette heureuse initiative fut renouvelée le 8 octobre 1946 avec quelques modifications.

Dans le développement de cette proposition de loi, Monsieur Blavier fait apparaître fort justement le caractère vétuste de notre législation voyère, non adaptée aux besoins du moment, et la nécessité d'en arriver à plus de cohésion en la matière, de reconsidérer entièrement notre système voyer, eu égard à l'importance économique qu'occupe actuellement la route dans notre pays, importance dépassant même celle du rail.

« Avant la guerre, en 1939, disait M. Blavier, 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 Au-

De hergroepering van de openbare wegen te land in België maakt geen nieuw vraagstuk uit. Het werd herhaaldelijk in de loop der parlementaire debatten en tijdens de werkzaamheden der diverse commissiën gesteld. Reeds vóór 19 jaar, in 1929, werd op initiatief van de heer Minister van Openbare Werken een bijzondere commissie opgericht, ten einde het eerste stadium van het vraagstuk te onderzoeken. In 1934, werd een nieuwe commissie, ditmaal een commissie van onderzoek, ingesteld. Drie jaar later, werd door deze commissie een verslag ingediend.

Op 6 Februari 1945, dienden de heren Blavier en c. s. bij het Bureau van de Kamer een wetsvoorstel in, houdende wijziging van de wet van 10 April 1841 op de buurtwegen en van de gemeente en provinciale wetten. Dit gelukkig initiatief werd op 8 October 1946 met enkele wijzigingen hernieuwd.

In de toelichting van dit wetsvoorstel, wijst de heer Blavier zeer terecht op het verouderd karakter van onze wetgeving op de wegen, die niet aangepast is aan de huidige vereisten, en op noodzaak ter zake meer samenhang tot stand te brengen en ons wegensysteem volledig te herzien, wegens de economisch belangrijke plaats die de weg thans in ons land bekleedt, en die zelfs deze van de spoorweg overtreft.

« Vóór de oorlog, in 1939, aldus de heer Blavier, kende geen land zo'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 Duitsland en in Oostenrijk, 2,4 in Denemarken

triche, 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.

\*  
\*\*

Regrouper tout le réseau des routes, chemins de grande communication, chemins vicinaux et voirie urbaine est une nécessité.

Ces chemins, de grande communication, 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.

\*  
\*\*

Mais si une politique de saine administration de notre réseau routier impose ce regroupement, cela ne signifie pas qu'il faille regrouper suivant les anciennes normes (grandes et petites voiries) qui ne correspondent plus aux nécessités du moment.

L'heure est venue de créer en Belgique une hiérarchie rationnelle du réseau voyer. Ce principe est déjà ébauché dans la proposition Blavier et consorts, mais est encore trop inspiré de l'ancienne classification.

\*  
\*\*

Le présent projet établit une hiérarchie de la voirie publique par terre en trois classes. Ces classes correspondent à une hiérarchie d'intérêt, indépendante de la hiérarchie de trafic dans chacune des classes et ne lui faisant d'ailleurs pas obstacle. Cette dernière hiérarchie intervient évidemment dans la détermination des caractéristiques techniques de chaque élément de voirie. La première classe groupe la voirie d'intérêt national, d'intérêt international et d'intérêt interrégional, la seconde classe groupe la voirie d'intérêt commun et la troisième, sous la dénomination de voirie d'intérêt local, toutes les voies de communication par terre, non comprises dans les deux premières classes, c'est-à-dire, notamment ce qui constitue actuellement la petite voirie, pour autant que cette dernière n'est pas classée dans la voirie de 1<sup>re</sup> ou de 2<sup>me</sup> classe et éventuellement ce que divers auteurs ont appelé la voirie « innommée ».

\*  
\*\*

ken, 2,7 in Frankrijk, 4,5 in Engeland, 2 in Italië, 1,1 in Zweden telde.

» De baan moet beantwoorden aan de gewichtige zending welke zij morgen zal te vervullen hebben, want de last die zij zal te dragen hebben zal aanzienlijk zijn. De wet van 1841 was deugdelijk, maar is op dit ogenblik door de omstandigheden ver voorbijgestreefd. Sommige delen er van moeten verjongd worden. »

\*  
\*\*

Het gehele wegennet, wegen van groot verkeer, buurtwegen en stadswegen opnieuw groeperen, is een dringende vereiste.

Dezer zeer belangrijke wegen van groot verkeer lopen dikwijls over het grondgebied van talrijke gemeenten en verkeren in een zeer slechte 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, zodat één of meer vakken van de baan zich altijd in slechte staat bevinden. Het komt zelfs heel vaak voor dat, wanneer deze baan niet door de gebouwde kern van de gemeente loopt, de gemeenteverheiden zich het geval maar weinig aantrekken, zodat de weg zich steeds in slechte staat bevindt.

\*  
\*\*

Alhoewel een politiek van gezond beheer van ons wegennet die hergroepering eist, betekent dit echter niet dat men moet te werk gaan volgens de vroegere criteria (grote en kleine wegen), die niet meer aan de huidige vereisten beantwoorden.

Het ogenblik is gekomen om in België een rationele hiërarchie van het wegennet tot stand te brengen. Dit beginsel wordt reeds in grote trekken geschetst in het voorstel Blavier c.s., doch wordt nog steeds te zeer geleid door de vroegere indeling.

\*  
\*\*

Dit ontwerp stelt een hiërarchie van de openbare wegen te land in drie klassen in. Die klassen stemmen overeen met een *belangenhiërarchie*, onafhankelijk van de *verkeershiërarchie* in iedere klasse en die er overigens niet tegen indruist. Laatstgenoemde hiërarchie komt natuurlijk tussen bij de vaststelling der technische kenmerken van ieder wegenbestanddeel. De eerste klasse omvat de wegen van nationaal, internationaal en interregionaal belang, de tweede klasse groepeerde de wegen van gemeenschappelijk belang en de derde, onder de benaming wegen van plaatselijk belang, alle verkeerswegen te land die niet in de eerste twee klassen zijn begrepen, d. w. z. o. m. hetgeen thans de kleine wegen uitmaakt, voor zover laatstgenoemde niet zijn ingedeeld bij de wegen van 1<sup>ste</sup> of 2<sup>e</sup> klasse en, eventueel, bij wat verscheidene auteurs de « ongenoemde » wegen hebben genoemd.

\*  
\*\*

Qui opère ce classement et quelles en sont les modalités ?

Le présent projet donne au Roi le pouvoir de fixer le classement des voies de communication suivant le critère d'intérêt établi ci-dessus.

Si la notion d'intérêt national et international ne présente pas de difficulté d'interprétation, il n'en va pas de même de celle d'intérêt interrégional, et d'intérêt commun : la notion d'intérêt interrégional résulte de celle de la région. On appelle région une subdivision du territoire national pour laquelle existent des intérêts économiques communs et une unité économique d'échanges avec les régions voisines. La plupart des régions possèdent un centre urbain de rayonnement économique, culturel, politique et parfois administratif. Cette situation, créée historiquement, a développé des courants principaux économiques d'échanges dont la voirie interrégionale doit être le reflet. Par ailleurs, il est clair que la détermination des régions fait partie du plan d'aménagement national.

Les voies d'intérêt commun comprennent notamment :

les voies principales reliant entre eux les territoires de plusieurs communes;

les voies principales reliant directement à une voie de la première ou de la deuxième classe, les centres d'une agglomération, une station de chemin de fer, un point de chemin de fer vicinal ouvert à toutes catégories de transport, un port ou le siège d'une industrie importante;

les boulevards de ceinture des agglomérations importantes.

\*\*

Cette hiérarchie fixée, il convenait de répartir entre les pouvoirs constitués, la création éventuelle, la gestion, l'entretien et l'amélioration de la voirie des différentes classes en tenant compte aussi bien des principes constitutionnels d'autonomie provinciale et communale, que de la nécessité d'une administration rationnelle et économique de notre réseau voyer. Il est rationnel et économique, il est conforme aux principes de notre droit public que les routes de la première classe soient gérées par l'Etat. Il est de même rationnel et économique, conforme aux principes de l'autonomie provinciale aux principes qui commandent que tout ce qui est d'intérêt spécifiquement provincial soit géré par la province que la gestion du réseau voyer de la 2<sup>ème</sup> classe soit confié au pouvoir provincial. Il est enfin rationnel et économique et conforme aux principes d'autonomie communale que la gestion de la voirie d'intérêt purement local soit confiée au pouvoir communal.

Cependant, il fallait permettre aux pouvoirs subordonnés de subvenir financièrement aux charges extraordinaires que comportent la répartition nouvelle de la gestion du réseau voyer.

Wie doet die indeling en welke zijn de modaliteiten er van ?

Dit ontwerp verleent aan de Koning de macht om de indeling der verkeerswegen vast te stellen volgens het hieronder bepaalde belangencriterium.

Alhoewel het begrip nationaal en internationaal belang geen moeilijkheden in zake interpretatie oplevert, geldt dat niet voor de begrippen interregionaal belang en gemeenschappelijk belang : het begrip interregionaal belang vloeit voort uit het begrip streek. Streek wordt genoemd een onderverdeling van 's lands grondgebied, waarvoor gemeenschappelijke economische belangen en een economische eenheid van ruilverkeer met de naburige streken bestaan. De meeste streken hebben een stadscentrum met een economische, culturele, politieke en soms administratieve uitstraling. Die toestand is historisch gegroeid en heeft aanleiding gegeven tot de ontwikkeling van de voor naamste economische ruilstromingen, waarvan de interregionale wegen de weerschijn dienen te zijn. Ten andere, het is duidelijk dat de vaststelling van de streken deel uitmaakt van het nationale inrichtingsplan.

De wegen van gemeenschappelijk belang omvatten o.m. :

de hoofdwegen die het grondgebied van verschillende gemeenten onderling verbinden :

de hoofdwegen die de centra van een agglomeratie, een spoorwegstation, een punt op een buurtspoorweg die open staat voor alle vervoercategorieën, een haven of de zetel van een belangrijke nijverheid rechtstreeks met een weg van de eerste of de tweede klasse verbinden ;

de ringlanen der belangrijke agglomeraties.

\*\*

Na de vaststelling van die hiërarchie, moest men de eventuele oprichting, het beheer, het onderhoud en de verbetering van de wegen der verschillende klassen onder de gestelde machten verdelen, met inachtneming zowel van de grondwettelijke beginselen der provinciale en gemeentelijke zelfstandigheid als van de noodzaak van een rationeel en economisch beheer van ons wegennet. Het is rationeel en economisch, het beantwoordt aan de beginselen van ons publiekrecht, dat de wegen van de eerste klasse worden beheerd door de Staat. Het is eveneens rationeel en economisch en in overeenstemming met de beginselen van de provinciale zelfstandigheid, met de geldende beginselen, dat alles wat van specifiek provinciaal belang is, wordt beheerd door de provincie en dat het beheer van het wegennet der 2<sup>e</sup> klasse wordt toevertrouwd aan het provinciaal bestuur. Het is ten slotte rationeel, economisch en in overeenstemming met de beginselen der gemeentelijke zelfstandigheid, dat het beheer van de wegen van louter plaatselijk belang wordt toevertrouwd aan het gemeentebestuur.

Nochtans, moet men aan de ondergeschikte besturen toelaten financieel te voorzien in de buitengewone lasten die de nieuwe verdeling van het beheer van het wegennet omvat.

C'est dans ce but que le présent projet prévoit que des subsides peuvent être alloués par l'Etat aux provinces et aux communes.

Il est à noter que les lois du 10 avril 1841 et du 1<sup>er</sup> février 1848 ne sont pas modifiées dans leur essence. La voirie de la 3<sup>me</sup> classe, comme on l'a vu ci-dessus, comprend notamment et sous réserve d'un classement dans les deux premières classes, ce qui constitue actuellement la petite voirie. Cette dernière continue à être divisée en voirie vicinale et urbaine, sur lesquelles subsistent, les prérogatives du pouvoir communal, du pouvoir provincial et du Roi en matière de fixation de plan d'alignement, d'autorisation de bâtir, de détermination des villes et parties agglomérées, des communes rurales, pour ne citer que quelques exemples. Seules sont supprimées les notions de grande voirie et de voirie vicinale de grande communication.

\*  
\*\*

### EXAMEN DES ARTICLES.

#### ARTICLE PREMIER.

Etablit la hiérarchie de notre système voyer.

#### ART. 2.

Fixe qu'elle est l'autorité qui classe la voirie des 2 premières classes, celle de la 3<sup>me</sup> classe étant constitué par un résidu des deux premières.

#### ART. 3.

Cet article répartit entre l'Etat, la province et la commune la charge de la gestion, l'entretien et l'amélioration des trois classes de voirie.

A noter que les provinces sont autorisées, sans que cela puisse leur être imposé, à gérer des éléments de la voirie de la 3<sup>me</sup> classe, dont la gestion incombe normalement aux communes.

A noter aussi qu'il n'est rien innové à la loi du 10 avril 1841 notamment en ce qui concerne la possibilité pour les communes de mettre l'entretien des chemins vicinaux (compris dans la 3<sup>me</sup> classe) à charge des particuliers.

#### ART. 4.

Cet article prévoit la possibilité pour les provinces et les communes d'obtenir des subsides de l'Etat en vue de leur permettre d'exécuter les charges extraordinaires prévues par le présent projet.

Il convient cependant de remarquer que l'importance des subsides est basée sur la classe à laquelle appartient la voirie dont les travaux sont subsidiés. C'est ainsi que des

Te dien einde, voorziet dit voorstel dat toelagen door de Staat aan de provinciën en gemeenten kunnen toegekend worden.

Er valt op te merken, dat de wetten van 10 April 1841 en 1 Februari 1848 niet merkbaar worden gewijzigd. De wegen van de 3<sup>e</sup> klasse omvatten, zoals hoger gezegd, o.m. en onder voorbehoud van een rangschikking in de eerste twee klassen, hetgeen thans de kleine wegen uitmaakt. Laatstgenoemde worden nog steeds ingedeeld in buurt- en stadswegen, waarop de voorrechten van het gemeentebestuur, van het provinciaal bestuur en van de Koning inzake vaststelling van rooiplan, bouwvergunning, bepaling van de steden en bebouwde kommen van de plattelandsgemeenten, om slechts enkele voorbeelden aan te halen, blijven bestaan. Alleen de begrippen grote wegen en buurtwegen van groot verkeer worden afgeschaft.

\*  
\*\*

### ONDERZOEK DER ARTIKELN.

#### EERSTE ARTIKEL.

Stelt de hiërarchie van ons wegstelsel vast.

#### ART. 2.

Bepaald de overheid die de wegen van de eerste twee klassen rangschikt; de wegen van de derde klasse bestaan uit het overschot van de eerste twee.

#### ART. 3.

Dit artikel verdeelt de last van het beheer, van het onderhoud en de verbetering van de drie klassen van wegen tussen de Staat, de provincie en de gemeente.

Er dient opgemerkt dat de provinciën er toe gemachtigd zijn, zonder dat haar dit kan worden opgelegd, wegge-deelten welke tot de derde klasse behoren en waarvan het beheer normaal ten laste valt van de gemeenten, te beheren.

Er dient eveneens opgemerkt dat niets nieuws wordt ingevoerd in de wet van 10 April 1841, inzonderheid wat de mogelijkheid voor de gemeente betreft om het onderhoud van de buurtwegen (welke tot de derde klasse behoren) ten laste te leggen van de private personen.

#### ART. 4.

Dit artikel voorziet de mogelijkheid voor de provinciën en voor de gemeenten om Staatstoelagen te bekomen met het oog op de uitvoering van de buitengewone werken door dit ontwerp voorzien.

Er moet evenwel worden opgemerkt, dat de belangrijkheid van de toelagen steunt op de klasse waartoe de wegen, waarvan de werken gesubsidieerd worden,

travaux entrepris par une province sur une route dont elle est gestionnaire mais qui appartient à la troisième classe, ne sont subsidiés que comme des travaux entrepris par une commune sur de la voirie de la troisième classe.

#### ART. 5.

Il est repris de l'article 3 de la proposition de loi du 8 octobre 1946 de M. Blavier et consorts. En commentant cet article, M. Blavier disait :

« 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. »

#### ART. 6.

La gestion des voies de communication de la première et de la 2<sup>me</sup> classe incombent respectivement à l'Etat et aux provinces, sur toute leur étendue y compris sur le territoire des agglomérations. Il convenait dans ce but de mettre fin à certains abus des communes, préjudiciables à l'intérêt public. C'est ainsi, par exemple, qu'il convenait de mettre fin au fait qu'en pleine saison estivale, il n'est pas rare de voir l'accès des routes de l'Etat ou des provinces interdites au passage des véhicules parce qu'il s'y tient une kermesse locale, une réjouissance sportive, parce qu'il y défile un cortège. Le droit de police du pouvoir communal, notamment en matière de circulation subsiste; il y est toutefois apporté un tempérament dans l'intérêt même d'une saine gestion de la voirie publique, subordonné en ordre principal à l'intérêt des usagers pour qui elle a été créée.

#### ART. 7.

Cet article apporte des modifications à la loi communale. Il n'est rien innové aux pouvoirs de la commune et de l'autorité de tutelle en ce qui concerne la petite voirie (comprise dans la voirie de 3<sup>me</sup> classe); seule la notion de grande voirie est supprimée et remplacée par celle de voirie de 1<sup>re</sup> et 2<sup>me</sup> classe. Il va sans dire en conséquence que l'autorité qui a l'article 90, 7<sup>o</sup>, de la loi communale est habilitée à donner son approbation à la délivrance des plans d'alignement par le collège échevinal, ne pouvait être la même en ce qui concerne la voirie de la première classe et celle de la 2<sup>me</sup> classe. C'est ce qui a nécessité l'introduction à l'article 90, 7<sup>o</sup> d'un 3<sup>me</sup> paragraphe.

#### ART. 8.

Abrogeant l'article 78 de la loi provinciale n'est que la conséquence de l'article 2 du présent projet de loi qui donne

behoren. Aldus worden de werken door een provincie ondernomen aan een weg, waarvan zij het beheer moet verzekeren maar die behoort tot de derde klasse, slechts gesubsidieerd zoals werken die door een gemeente aan de wegen van de derde klasse worden ondernomen.

#### ART. 5.

Dit artikel werd overgenomen uit artikel 3 van het wetsvoorstel van 8 October 1946 van de heer Blavier c.s. Bij de bespreking van dit artikel, merkte de heer Blavier op :

« De woorden « van bossen » 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 de verkoop van het hout laat op dit ogenblik toe te kosten welke deze schade medebrengt te laten dragen door hen te wier profijte deze verkoop geschiedt. »

#### ART. 6.

Het beheer van de verkeerswegen van de eerste en tweede klasse valt onderscheidenlijk ten laste van de Staat en van de provinciën, over geheel hun uitgestrektheid, met inbegrip van het grondgebied van de agglomeraties. In dat opzicht, dient een einde gemaakt aan sommige misbruiken van de gemeenten die schadelijk zijn voor het algemeen belang. Zo diende bij voorbeeld een einde gemaakt aan het feit dat, in volle zomerseizoenen, de toegang tot de staats- en provinciewegen dikwijls aan de voertuigen werd ontzegd, omdat er een plaatselijke kermis of een sportgebeurtenis plaats had of een stoet voorbijtrok. Het politierecht van de gemeenteoverheid, inzonderheid in zake verkeer, blijft bestaan; er wordt evenwel een beperking aan toegebracht in het belang zelf van een gezond beheer van van de openbare wegen, dat in hoofdzaak ondergeschikt is aan het belang van de gebruikers voor wie zij werden aangelegd.

#### ART. 7.

Dit artikel brengt wijzigingen aan in de gemeentewet. Er wordt niets nieuws ingevoerd in zake de machten van de gemeenten of van de toezichhoudende overheid wat de kleine wegen betreft (behorende tot de derde klasse); alleen het begrip « hoofdwegen » wordt weggelaten en vervangen door dat van wegen van 1<sup>ste</sup> en 2<sup>e</sup> klasse. Het spreekt van zelf dat, bijgevolg, de overheid die, in artikel 90, 7<sup>o</sup>, van de gemeentewet, bevoegd is om haar goedkeuring te geven aan de aflevering door het schepencollege van de rooiplannen, niet dezelfde kon zijn voor de wegen van 1<sup>ste</sup> en 2<sup>e</sup> klasse. Daarom diende aan artikel 90, 7<sup>o</sup>, een derde paragraaf toegevoegd.

#### ART. 8.

Dat artikel 78 van de provinciale wet afschaft, is slechts het gevolg van artikel 2 van dit wetsvoorstel dat aan de

au Roi le pouvoir de fixer le classement des routes des deux premières classes.

ART. 9 et 10.

Ces articles abrogeant les articles 24 et 25, et modifiant l'article 26 de la loi du 10 avril 1841 ne sont que la conséquence de la suppression dans l'économie du présent projet de la notion de voirie vicinale de grande communication.

ART. 11.

Cet article, portant modification de la loi du 1<sup>er</sup> février 1844, remplace, de même que l'article 7, la notion de grande voirie par celle de voirie de la première classe et voirie de la 2<sup>me</sup> classe.

ART. 12, 13 et 14.

Ces articles donnent au Roi des moyens pratiques pour opérer le regroupement de la voirie publique suivant les règles établies par le présent projet, et tout en respectant les principes de droit public qui imposent la consultation des pouvoirs subordonnés dans des actes où ils sont directement intéressés.

Koning de macht verleent de rangschikking van de wegen van de eerste twee klassen vast te stellen.

ART. 9 en 10.

Die artikelen, waarbij artikelen 24 en 25 van de wet van 10 April 1841 worden ingetrokken, en artikel 26 van dezelfde wet wordt gewijzigd, zijn slechts het gevolg van de weglating in de inrichting van dit voorstel van het begrip « buurtwegen van groot verkeer ».

ART. 11.

Dit artikel, houdende wijziging van de wet van 1 Februari 1844, vervangt, evenals artikel 7, het begrip « hoofd-wegen » door het begrip « wegen van 1<sup>ste</sup> klasse en wegen van 2<sup>e</sup> klasse ».

ART. 12, 13 en 14.

Die artikelen verschaffen aan de Koning de praktische middelen om de hergroepering door te voeren van de openbare wegen, volgens de regelen bij onderhavig voorstel vastgelegd, met eerbiediging van de grondbeginselen van publiekrecht die de raadpleging van de ondergeschikte besturen verplichtend maken in de handelingen waarbij zij rechtstreeks betrokken zijn.

J. BORREMANS.

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE PREMIER.

La voirie publique par terre comprend :

- 1<sup>o</sup> la voirie d'intérêt national, d'intérêt international et d'intérêt inter-régional, ou voirie de la première classe;
- 2<sup>o</sup> la voirie d'intérêt commun, ou voirie de la deuxième classe;
- 3<sup>o</sup> la voirie d'intérêt local, ou voirie de la troisième classe.

ART. 2.

Le classement des voies de communication par terre dans les 1<sup>re</sup> et 2<sup>me</sup> classes est fixé par le Roi.

La voirie de la troisième classe comprend toutes les voies de communications par terre non comprises dans les deux premières classes.

WETSVOORSTEL

EERSTE ARTIKEL.

De wegen te land omvatten :

- 1<sup>o</sup> de wegen van nationaal, internationaal en interregionaal belang, of de wegen van eerste klasse;
- 2<sup>o</sup> de wegen van gemeenschappelijk belang, of de wegen van de tweede klasse;
- 3<sup>o</sup> de wegen van plaatselijk belang, of de wegen van de derde klasse.

ART. 2.

De indeling van de verkeerswegen te land in de 1<sup>ste</sup> en 2<sup>e</sup> klasse geschiedt door de Koning.

De wegen van de derde klasse omvatten al de verkeerswegen te land die niet tot de eerste twee klassen behoren.

## ART. 3.

Le réseau voyer de la première classe, domaine public de l'Etat, est géré, entretenu et amélioré par l'Etat. Celui de la deuxième classe, domaine public des provinces est géré, entretenu et amélioré par les provinces. Celui de la troisième classe est géré, entretenu et amélioré par les communes ou par les provinces si elles le jugent nécessaire, sans préjudice des dispositions de la loi du 10 avril 1841 ; il constitue suivant le cas une partie du domaine public communal ou provincial de la propriété des riverains.

## ART. 4.

Des subsides de l'Etat peuvent être alloués aux provinces et aux communes pour les aider à subvenir à tout ou partie des charges qui leur sont imposées par la présente loi.

Des arrêtés royaux fixent les formes et les conditions de ces subsides.

## ART. 5.

Le premier alinéa de l'article 3 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 forêts, tourbières, carrières de mine, ou tout autre entreprise industrielle, les propriétaires ou entrepreneurs des exploitations pour lesquels des transports se font, peuvent être appelés annuellement, à contribuer à l'entretien de ces chemins par des impositions spéciales proportionnelles aux dégradations extraordinaires occasionnées. »

## ART. 6.

En dehors des cas prévus à l'article 94 de la loi communale, les règlements, ordonnances ou mesure de police communaux ne peuvent avoir pour conséquence de suspendre, de canaliser ou entraver la circulation des véhicules ou des piétons sur les routes gérées par l'Etat et les provinces ou sur leurs dépendances.

## ART. 7.

La loi communale est modifiée comme suit :

1° l'article 76 septimo est ainsi modifié :

« les plans généraux d'alignements des villes... ;  
 » la reconnaissance et l'ouverture des rues nouvelles,  
 » l'élargissement des anciennes, ainsi que leur suppression ».

## ART. 3.

Het wegnnet van de eerste klasse, openbaar Staatsdomein, wordt beheerd, onderhouden en verbeterd door de Staat. Dit van de tweede klasse, openbaar domein van de provinciën, wordt beheerd, onderhouden en verbeterd door de provinciën. Dit van de derde klasse wordt beheerd, onderhouden en verbeterd door de gemeenten of door de provinciën indien deze het nodig oordelen, onverminderd de bepalingen van de wet van 10 April 1841 ; het behoort, volgens het geval, tot het gemeentelijk of provinciaal domein of is eigendom van de aangelanden.

## ART. 4.

Aan de provinciën en aan de gemeenten kunnen Staats-toelagen worden verleend, om hen te helpen geheel of gedeeltelijk te voorzien in de lasten die hun door deze wet worden opgelegd.

De vormen en de voorwaarden van die toelagen worden bij koninklijke besluiten bepaald.

## ART. 5.

De eerste alinea van artikel 123 van de 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 bossen, turfputten, steengroeven, mijnen of elke 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 deze weg, door middel van bijzondere belastingen, in verhouding tot de buitengewone beschadigingen welke zij veroorzaken. »

## ART. 6.

Behalve in de gevallen voorzien bij artikel 94 van de gemeentewet, mogen de gemeentelijke reglementen, verordeningen en maatregelen van politie niet ten gevolge hebben het verkeer van de voertuigen of voetgangers op de door de Staat en de provinciën beheerde wegen en op hun aanhorigheden te schorsen, om te leiden of te belemmeren.

## ART. 7.

De gemeentewet wordt gewijzigd als volgt :

1° Artikel 76 septimo wordt gewijzigd als volgt :

« De algemene rooiplannen voor de steden... ;  
 » de aanleg van nieuwe straten en de verbreding van de  
 » bestaande straten, alsmede de afschaffing er van ».

2° à l'article 90, 7°, paragraphe 1<sup>er</sup>, les mots : « la grande et la petite voirie » sont supprimés et remplacés par le texte suivant :

« la voirie des trois classes. » Au paragraphe 2, les mots « grande voirie » sont supprimés et remplacés par le texte suivant : « voirie gérée par la Province ».

Il est ajouté un paragraphe 3 au même article ainsi libellé : « en ce qui concerne la voirie gérée par l'Etat, cette approbation est donnée par le Roi après l'avis de la Députation permanente du Conseil provincial ».

3° à l'article 90, 8°, les mots « tant la petite que la grande voirie » sont supprimés et remplacés par le texte suivant : « la voirie des trois classes ».

#### ART. 8.

L'article 78 de la loi provinciale est abrogé.

#### ART. 9.

Les articles 24 et 25 de la loi du 10 avril 1841 sont abrogés.

#### ART. 10.

L'article 26 de la loi du 10 avril 1841 est modifié comme suit :

« dans les cas extraordinaires, les autres chemins vicinaux pourront recevoir des subventions sur les fonds de la Province ».

#### ART. 11.

La loi du 1<sup>er</sup> février 1844 est modifiée comme suit :

1° Les mots « Titre II — De la grande voirie » sont remplacés par « Titre II — De la voirie de la 1<sup>re</sup> et de la 2<sup>me</sup> classe » ;

2° à l'article 16, alinéa 1, les mots « grande voirie » sont remplacés par « voirie de la 1<sup>re</sup> ou de la 2<sup>e</sup> classe », à l'alinéa 2, les mots « de l'Etat ou de la Province » sont remplacés par « de la 1<sup>re</sup> ou de la 2<sup>e</sup> classe » ;

3° à l'article 17, les mots « grande voirie » sont remplacés aux 2 alinéas par « voirie de la 1<sup>re</sup> ou de la 2<sup>e</sup> classe ».

#### ART. 12.

Des arrêtés royaux peuvent incorporer dans la voirie de la 1<sup>re</sup> classe des éléments de la voirie gérée par les Pro-

2° In artikel 90-7°, paragraaf 1°, worden de woorden « van de hoofdwegen en van de kleine wegen » weggelaten en vervangen door volgende tekst : « van de wegen van de drie klassen ».

In paragraaf 2, worden de woorden « de hoofdwegen » weggelaten en vervangen door « de wegen door de Provincie beheerd ».

Aan hetzelfde artikel wordt een 3° paragraaf toegevoegd, waarvan de tekst luidt als volgt : « wat de door de Staat beheerde wegen betreft, wordt die goedkeuring gegeven door de Koning, na advies van de Bestendige deputatie van de Provinciale raad ».

3° In artikel 90-8°, worden de woorden « zo voor de kleine wegen als voor de hoofdwegen » weggelaten en vervangen door volgende tekst : « voor de wegen van de drie klassen ».

#### ART. 8.

Artikel 78 van de provinciale wet wordt ingetrokken.

#### ART. 9.

Artikelen 24 en 25 van de wet van 10 April 1841 worden ingetrokken.

#### ART. 10.

Artikel 25 van de wet van 10 April 1841 wordt gewijzigd als volgt :

« in de buitengewone gevallen, kunnen voor de andere buurtwegen toelagen worden verleend op de fondsen van de Provincie ».

#### ART. 11.

De wet van 1 Februari 1844 wordt gewijzigd als volgt :

1° De woorden « Titel II — De hoofdwegen » worden vervangen door « Titel II — De wegen van de 1<sup>ste</sup> en van de 2<sup>e</sup> klasse ».

2° In artikel 16, alinea 1, worden de woorden « hoofdwegen » vervangen door « wegen van de 1<sup>ste</sup> of van de 2<sup>e</sup> klasse » ; in alinea 2, worden de woorden « van de Staat of van de Provincie » vervangen door « van de 1<sup>ste</sup> of van de 2<sup>e</sup> klasse » ;

3° In artikel 17, worden de woorden « hoofdwegen », in de 2 alinea's vervangen door « wegen van de 1<sup>ste</sup> of van de 2<sup>e</sup> klasse ».

#### ART. 12.

Gedeelten van de wegen die door de Provinciën worden beheerd, kunnen, de Provinciale raad gehoord, bij konink-



vinces, le Conseil provincial entendu et des éléments de la voirie gérée par les Communes, la Députation permanente du Conseil provincial et le Conseil communal entendus.

## ART. 13.

Des arrêtés royaux peuvent déclasser des éléments de la voirie gérée par l'Etat dans la voirie de la 2<sup>me</sup> classe, le Conseil provincial entendu ou dans la voirie de la 3<sup>me</sup> classe, le Conseil communal et la Députation permanente du Conseil provincial entendus.

## ART. 14.

Des arrêtés royaux, le Conseil communal et la Députation permanente du Conseil provincial entendus, peuvent incorporer dans la voirie de la 2<sup>e</sup> classe des éléments de la voirie gérée par les communes et déclasser des éléments de la voirie gérée par les Provinces dans la voirie de la 3<sup>e</sup> classe.

lijk besluit in de wegen van de 1<sup>ste</sup> klasse worden opgenomen; dit geldt eveneens voor gedeelten van de wegen die door de gemeenten worden beheerd, de Bestendige deputatie van de Provinciale raad en de Gemeenteraad gehoord.

## ART. 13.

Gedeelten van de wegen die door de Staat worden beheerd, kunnen bij koninklijk besluit worden overgebracht naar de wegen van de 2<sup>e</sup> klasse, de Provinciale raad gehoord, of naar de wegen van de 3<sup>e</sup> klasse, de Gemeenteraad en de Bestendige deputatie van de Provinciale raad gehoord.

## ART. 14.

Gedeelten van de wegen die door de gemeenten worden beheerd en gedeelten van de wegen die door de Provinciën worden beheerd, kunnen, de Gemeenteraad en de Bestendige deputatie van de Provinciale raad gehoord, bij Koninklijk besluit onderscheidenlijk worden opgenomen in de wegen van de 2<sup>e</sup> klasse of naar de wegen van de 3<sup>e</sup> klasse worden overgebracht.

J. BORREMANS,  
R. DISPY,  
G. DE VILLE,  
E. BURNELLE,  
W. FRERE.

---