(1)

Chambre des Représentants

6 FÉVRIER 1945.

PROPOSITION DE LOI

portant modification :

1° De la loi du 10 avril 1841 sur la voirie;
2° De l'article 76 de la loi communale ;
3° De l'article 78 de la loi provinciale.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi sur la voirie date du 10 avril 1841. Elle a rendu des services incontestables. Certaines de ses dispositions ne répondent 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 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 cette loi. Une commission spéciale fut constituée alors pour procéder aux études préliminaires. Malheureusement, on n'en a jamais connu la raison, cette commission n'a pas fonctionné. Cinq ans plus tard, la question est revenue à l'ordre du jour. En 1934, une nouvelle commission fut créée. Environ trois ans après sa constitution et suite à de nombreuses réunions, le 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 siégeaient entre autres les directeurs des services de voirie de chaque province, fut constituée. Elle s'est réunie plusieurs fois, mais nous nous trouvons actuellement encore sans projet pour adapter la loi de 1841 aux nécessités de l'heure. Il y a donc 15 ans que cette question traîne.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

6 FEBRUARI 1945.

WETSVOORSTEL

houdende wijzigingen :

1° Van de wet van 10 April 1841 op de wegen ;
2° Van artikel 76 van de gemeentewet ;
3° Van artikel 78 van de provinciale wet.

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 noodig gehad om het belang van de wegen als verkeersmiddel ernstig in de schaduw te stellen. Op enkele jaren is de weg er in gelukt zijn plaats te heroveren als instrument 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 wijzigingen aan deze wet ingezien. Een bijzondere commissie werd dan ook ingesteld, met het oog op de voorbereidende werkzaamheden. Deze commissie heeft ongelukkiglijk, 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 en na veel vergaderingen, werd het verslag ingediend. Dit verslag bleef het geheim van het Ministerie, want nooit werd het ter kennis gebracht van de parlementairen. « In de Kamer, verklaarde de heer Minister Merlot, had deze commissie slechts een opdracht van informatie ». Nadien, werd een andere commissie, waarvan onder meer deel uitmaakten de directeurs van den Dienst der Wegen van elke Provincie, opgericht. Zij kwam meermaals bijeen, maar 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 15 jaar dat dit vraagstuk hangende is.

G.

Le lendemain de la guerre nous oblige à examiner ce problème important. Le transport par route, qui n'a cessé de se développer depuis 1919, va prendre, demain, une extension plus considérable que jamais. 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 cinq autos par kilomètre de route, quand on en comptait que 2,5 en Allemagne et en Autriche, 2,4 au Danemark, 2,7 en France, 4,5 en Angleterre, 2 en Italie, 1,1 en Suède. Un élément nouveau va donner à la route un essor à jamais connu. La destruction par la guerre de notre matériel de chemin de fer, et la lenteur inévitable pour le reconstituer vont être une cause nouvelle et importante de l'augmentation du trafic par route. La nécessité de rétablir le plus rapidement possible dans le pays une vie économique normale implique l'obligation d'un service de transport approprié. La route doit être adaptée au rôle qu'elle devra jouer demain, car la charge qu'elle va avoir à supporter sera formidable. La loi de 1841, excellente, est actuellement dépassée de loin par les événements! Elle doit être rajeunie dans certains de ses éléments.

Classification.

Actuellement il y a en fait quatre espèces de chemins, à 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 les provinces paient des subsides en tenant compte du montant des dépenses d'entretien et d'amélioration;

4° Les chemins communaux ou petite voirie dont l'entretien est supporté par les communes.

Un principe doit être fixé à la base même de la réforme au point de vue de cette classification. Il n'y aurait plus à l'avenir que trois catégories au lieu de quatre. Les routes à trafic national ou international doivent être classées dans les routes de l'Etat ou grande voirie. Les routes à trafic régional doivent être inscrites dans la catégorie chemins de grande communication. Enfin les routes à trafic local seront placées dans la petite voirie.

La grande voirie.

Les routes de l'Etat ont actuellement un développement de 8.800 km. environ, répartis comme suit :

De toestand voor welken wij na den oorlog zullen 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. 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. Een nieuw element zal aan de baan een nooit gekende ontwikkeling geven. De vernieling door den oorlog van ons spoorwegmaterieel, en de traagheid waarmede het herstel er van noodzakelijkerwijze zal gepaard gaan, zullen een nieuwe en aanzienlijke verhooging van het baanvervoer meebrengen. De noodzakelijkheid zoo spoedig mogelijk in het land een normaal economisch leven te herstellen, vergt de inrichting van een aangepasten vervoerdienst. 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, hoewel deugdelijk, is op dit oogenblik door de omstandigheden ver voorbijgestreefd. Sommige deelen er van moeten verjongd worden.

Klasseindeeling.

Op dit oogenblik, zijn er in feite vier soorten wegen, te weten :

1° De Rijkswegen, groote wegen door den Staat onderhouden;

2° De provinciewegen door de provincies onderhouden;

3° De wegen van groot verkeer onderhouden door de gemeenten welke van den Staat en de provincies toelagen ontvangen, met inachtneming van het bedrag der uitgaven voor onderhoud en verbetering;

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 klasseindeeling vastgelegd. In de toekomst, zouden er slechts drie klassen meer zijn in plaats van vier. De banen van nationaal of internationaal verkeer dienen in de rijkswegen of groote wegen ondergebracht. De banen van gewestelijk verkeer moeten ingeschreven worden in de klasse van de wegen van groot verkeer. Ten slotte, zullen de wegen van plaatselijk verkeer bij de kleine wegen worden ondergebracht.

De groote wegen.

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

Province	Kilométrage
Anvers	741
Brabant	750
Flandre Occidentale	983
Flandre Orientale	786
Hainaut	832
Liége	1.404
Limbourg	823
Luxembourg	1.181
Namur	1.226

Les routes provinciales sont à trafic national ou international. Elles n'ont été créées que par la carence de l'Etat dans certaines régions. Les provinces, comprenant la nécessité de leur création, se sont décidées à combler les lacunes établies par le réseau routier de l'Etat. En voici la nomenclature :

Province	Kilométrage
Anvers	199
Brabant	355
Flandre Occidentale	189
Flandre Orientale	216
Hainaut	314
Liége	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 des 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 elles les routes de l'Etat qui paraissent non achevées.

Le réseau de l'Etat comporterait ainsi environ 11.000 kilomètres de routes, soit le 1/4 environ de toute la voirie du pays.

Chemins de grande communication.

Ces chemins seraient ceux des trafics considérés comme régionaux.

Il y en a actuellement :

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

De provinciewegen zijn van nationaal of internationaal verkeer. Zij werden slechts in sommige streken aangelegd, waar de Staat in gebreke bleef. De provincies die de noodzakelijkheid van hun aanleg inzagen, besloten de leemten van het Rijkswegennet aan te vullen. Ziehier de opsomming :

Provinvie	Aantal kilometers
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, eenerzijds, en de provinciewegen, anderzijds, blijkt onbetwistbaar dat de verhouding van het aantal kilometers provinciewegen omgekeerd evenredig is met het aantal kilometers 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 onder te brengen enkele baanvakken welke de Rijksbanen die onafgewerkt schijnen, met elkaar verbinden.

Alzoo zou het Rijksnet ongeveer 11.000 kilometer wegen omvatten, hetzij ongeveer 1/4 van gansch het wegennet van het land.

Wegen van groot verkeer.

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

Deze zijn op dit oogenblik de volgende :

Province	Kilométrage
Anvers	974
Brabant	2.355
Flandre Occidentale	1.134
Flandre Orientale	153
Hainaut	2.032
Liége	1.361
Limbourg	415
Luxembourg	650
Namur	1.615
Soit en tout	10.699 km.

Les modifications à apporter dans ce classement amèneraient environ 14.000 km. de routes de grande communication. Cela représente plus du quart du réseau total du pays.

C'est ici que la grande modification s'opérerait. Ces chemins, très importants et souvent très longs, traversent les territoires de nombreuses communes. Chacune de celles-ci en assure l'entretien pour la partie qui se trouve sur son territoire. Souvent ces travaux d'entretien ne se font pas 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 la route y 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 largement insuffisant. D'autre part, la charge des communes pour les travaux de voirie est tellement importante actuellement que l'entretien des chemins ne se fait jamais pour atteindre le coefficient maximum de durée. Les profils en long et en large, les tournants n'y sont pas améliorés comme il conviendrait. Les mesures pour assurer une visibilité et une signalisation convenables ne sont pas prises.

Pour remédier à cet état de choses, on créerait une intercommunale provinciale dirigée par un membre de la députation permanente, qui dispose du service technique provincial, et par des délégués de communes. L'intercommunale paierait le montant du coût des travaux d'entretien, d'amélioration et le traitement des cantonniers affectés à ces routes. Elle recevrait les subsides de l'Etat, de la province et l'intervention des communes. Ce système ferait disparaître tous les inconvénients du système actuel, dont les défauts ne sont que trop connus.

Voirie ordinaire.

Il en resterait environ 19.000 km. pour le pays. Ces chemins, comme actuellement, seraient à charge exclusive des communes. Il y en aurait environ 4.000 km. en moins que maintenant. Cette diminution du développement du

Provincie	Aantal kilometers
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 gezamenlijk	10.699 km.

Door de wijzigingen welke in deze klasseering zijn aan te brengen, zouden er ongeveer 14.000 km. wegen van groot verkeer zijn, wat meer dan 1/4 van het geheele net van het land vertegenwoordigt.

Het is hier dat de groote wijziging zou plaats hebben. Deze zeer belangrijke en soms zeer lange wegen loopen over het grondgebied van talrijke gemeenten. Elk van haar verzekert het onderhoud van het vak dat zich op haar grondgebied bevindt. Dijkwijls hebben deze onderhoudswerken in elke gemeente niet plaats hetzelfde jaar, 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 bebouwde 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 rendeering van de uitgave is dan ook zeer onvoldoende. Anderzijds, drukt de last voor straatwerken in de huidige omstandigheden zoo zwaar op de gemeentebegrootingen, dat het onderhoud van de wegen nooit doorgevoerd wordt 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 signalisatie worden niet genomen.

Om aan dezen toestand te verhelpen, zou men een provinciale intercommunale oprichten, onder leiding van een lid van de Bestendige Deputatie welke over den provincialen technischen dienst beschikt, en van afgevaardigden van gemeenten. De intercommunale zou het bedrag van de kosten der werken van onderhoud, van verbetering, en de wedde van de kantonniers welke aan deze wegen zijn gehecht, betalen. Zij zou de toelagen van den Staat, van de provincie, en de tusschenkomst van de gemeenten ontvangen. Dit stelsel zou al de euvels van het huidig stelsel, waarvan de gebreken maar al te zeer gekend zijn, doen verdwijnen.

Gewone wegen.

Er zouden ongeveer 19.000 km. overblijven voor het land, hetzij 4.000 km. minder als thans, welke zooals op dit oogenblik uitsluitend ten laste van de gemeenten zouden blijven. Deze vermindering van het net der kleine

réseau routier de petite voirie mettrait les communes dans la possibilité d'entreprendre des réfections sérieuses aux chemins qui resteraient à leur charge exclusive.

MODIFICATIONS A LA LOI.

Ayant exposé le système nouveau, il y aurait lieu de faire quelques modifications à la loi du 10 avril 1841. Celle-ci devrait être complétée par quelques articles nouveaux.

Une modification s'impose également à l'article 76 de la loi communale et à l'article 78 de la loi provinciale.

EXAMEN DES ARTICLES.

ART. 1. (Art. 23 de la loi du 10-4-41.) — Il y a lieu d'y ajouter les deux mots « de bois ». Cet article règle les dégradations extraordinaires des chemins par certaines exploitations. Les dégradations dues aux charriages 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 ce fait.

ART. 2. (Art. 24 de la loi du 10-4-41.) — L'article ancien sera entièrement 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 devrait à l'avenir classer ces chemins, sur avis motivé de la députation permanente et des conseils communaux.

Les communes ont l'entretien de ces chemins. Cette formule qui a laissé tant d'inconvénients serait remplacée par l'entretien à charge d'une intercommunale créée par province. Cette intercommunale ferait exécuter des travaux d'entretien, d'amélioration et paierait le traitement des cantonniers affectés à ces routes. La part des communes, dans les dépenses, serait fixée par la députation permanente sur demande de l'intercommunale et proportionnellement aux dépenses faites sur leur territoire respectif. Le recours au Roi contre cette décision est autorisé.

ART. 3. (Ajouter 24*bis* à la loi du 10-4-41.) — Il règle le budget des intercommunales.

ART. 4. (Ajouter 24*ter* à la loi du 10-4-41.) — 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 pourvoir. C'est le système employé pour la nomination des gardes forestiers.

wegen zou de gemeenten in de mogelijkheid stellen, ernstige verbeteringen aan te brengen aan de wegen welke haar uitsluitend ten laste blijven.

WIJZIGINGEN AAN DE WET.

In het licht van bovenstaande uiteenzetting over het nieuw stelsel, dienen aan de wet van 10 April 1841 zekere wijzigingen gebracht. Deze zou met enkele nieuwe artikelen moeten aangevuld worden.

Een wijziging is insgelijks noodig aan artikel 76 van de Gemeentewet en aan artikel 78 van de Provinciewet.

BEHANDELING VAN DE ARTIKELEN.

ART 1. (Art. 23 van de wet van 10-4-1841.) — De woorden « van hout » 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 wiens profijte deze verkoop geschiedt.

ART. 2. (Art. 24 van de wet van 10-4-1841.) — 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 gemotiveerd advies van de Bestendige Deputatie en van de gemeenteraden.

De gemeenten moeten in het onderhoud van deze wegen voorzien. Deze formule tegen dewelke zooveel bezwaren zijn, zou vervangen worden door het onderhoud ten laste van een in elke provincie opgerichte intercommunale. Deze intercommunale zou werken van onderhoud, van verbetering doen uitvoeren en zou de wedden uitbetalen van de aan deze wegen gehechte kantonniers. Het deel van de gemeenten in de uitgaven zou vastgesteld worden door de Bestendige Deputatie, op verzoek van de intercommunale en in verhouding tot de uitgaven op hun onderscheidenlijk grondgebied gedaan. Tegen deze beslissing staat verhaal open bij den Koning.

ART. 3. (Een artikel 24*bis* toevoegen aan de wet van 10-4-1841.) — Het regelt de begrooting van de intercommunales.

ART. 4. (Een artikel 24*ter* toevoegen aan de wet van 10-4-1841.) — Dit nieuw artikel voorziet dat de benoemingen van de kantonniers voor de groote wegen dienen gedaan door de Bestendige Deputatie, op een lijst van twee candidaten, voorgedragen door de gemeenteraden betrokken bij het vak van de baan waar een plaats is te begeven. Het is het stelsel in voege voor de benoeming van de boschwachters.

ART. 5. (Art. 25 de la loi du 10-4-41.) — C'est un ajustement donnant aux intercommunales les charges imposées aux communes quand les chemins de grande communication intéressent plusieurs provinces. Un seul mot est changé à l'article ancien.

ART. 6. (A ajouter 26*bis* à la loi du 10-4-41.) — Cet article fixe délai aux députations permanentes pour proposer au Roi l'inscription des routes dans la catégorie grande communication. Certaines routes classées dans cette catégorie pourront être ainsi déclassées si elles ne répondent pas au concept donné actuellement à ce genre de route. D'autres qui n'y sont pas reprises pourront ainsi y être intégrées à l'avenir, si elles répondent aux conditions exigées.

ART. 7. (A ajouter 26*ter* à la loi du 10-4-41.) — Cet article est nouveau. Il trace la règle à suivre pour classer dans la voirie de l'Etat les chemins provinciaux, de grande communication ou de petite vicinalité.

ART. 8. (A ajouter à l'art. 27 de la loi du 10-4-41.) — Il faut ajouter le mot « Classement ».

ART. 9. (A ajouter 28*bis* à la loi du 10-4-41.) — 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.

ART. 10. (Art. 76 — septièmement de la loi communale.) — Il y a lieu d'ajouter ces 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 les changements à la loi du 10-4-41.

ART. 11. (Art. 78 de la loi provinciale.) — Il y a lieu de modifier cet article pour permettre aux routes provinciales d'être classées dans une autre catégorie et aux députations permanentes de se prononcer sur le classement des chemins de grande communication.

ART. 5. (Art. 25 van de wet van 10-4-1841.) — Het geldt een aanpassing waarbij, wanneer de groote wegen meerdere gemeenten betreffen, de lasten welke op de gemeenten drukken, op de intercommunale vallen. Er wordt slechts één woord gewijzigd aan het oud artikel.

ART. 6. (Een artikel 26*bis* toevoegen aan de wet van 10-4-1841.) — Dit artikel bepaalt den termijn binnen welken de Bestendige Deputaties aan den Koning voorstellen sommige wegen in de klasse van de groote wegen te rangschikken. 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 er niet in voorkomen, zullen er aldus kunnen in opgenomen worden, indien ze de vereischte voorwaarden vervullen.

ART. 7. (Een artikel 26*ter* toevoegen aan de wet van 10-4-1841.) — Dit artikel is nieuw. Het geeft den regel aan, welke dient gevolgd bij het indeelen onder de Rijkswegen van de provinciale, de groote en de kleine buurtwegen.

ART. 8. (Toevoeging aan artikel 27 van de wet van 10-4-1841.) — Het woord « klasse-indeeling » toevoegen.

ART. 9. (Een artikel 28*bis* toevoegen aan de wet van 10-4-1841.) — 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.

ART. 10. (Artikel 76 septimo van de 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 10-4-1841 gebrachte wijzigingen.

ART. 11. — (Artikel 78 van de provinciale wet.) — Dit artikel dient gewijzigd, om toe te laten dat de provinciale wegen zouden ingedeeld worden in een andere klasse en dat de Bestendige Deputaties zouden beslissen over de klasseindeeling van de groote wegen.

J. BLAVIER.

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE PREMIER.

Le premier alinéa de l'article 23 de la loi du 10 avril 1841 est modifié comme suit : « Lorsqu'un chemin entretenu à l'état de viabilité sera habituellement ou temporairement dégradé d'une manière extraordinaire par des exploitations de bois, de tourbières, de carrières, de mines, ou de toute autre entreprise industrielle, les propriétaires ou entrepre-

WETSVOORSTEL

EERSTE ARTIKEL.

Artikel 23, eerste alinea, van de wet van 10 April 1841 doen luiden als volgt : « Wanneer een in staat van berijbaarheid gehouden weg, gewoonlijk of tijdelijk, op een buitengewone wijze zal beschadigd worden door de exploitatie van hout, van turfputten, van steengroeven, van mijnen of van elke andere nijverheidsonderneming, zullen de eige-

neurs des exploitations pour lesquelles les transports se font pourront être appelés annuellement à contribuer à l'entretien de ces chemins par des impositions spéciales proportionnées aux dégradations extraordinaires qu'ils occasionnent. Il en sera de même pour une exploitation de forêts en cas de défrichement.

ART. 2.

L'article 24 de la loi du 10 avril 1841 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Sur avis de la députation permanente, les communes entendues, un arrêté royal pourra déclarer tout chemin de grande communication en lui donnant le même numéro dans toutes les communes intéressées.

» Les chemins, repris dans la catégorie de grande communication, seront entretenus et améliorés par l'intercommunale provinciale qui sera créée dans chaque province sous la direction d'un membre de la députation permanente et des délégués des communes. Elle sera dirigée suivant un règlement approuvé par arrêté royal. La députation permanente, en accord avec l'intercommunale, désignera les communes qui devront contribuer à l'entretien et à l'amélioration de chaque chemin de grande communication et fixera pour chacune d'elles la part qui lui incombe, sauf recours au Roi soit des communes intéressées, soit du Gouverneur de la province.

» Sauf dans les cas extraordinaires, aucune commune ne devra contribuer aux frais d'entretien ou d'amélioration des chemins traversant le territoire d'autres communes. »

ART. 3.

Il est ajouté un article 24*bis* à la loi du 10 avril 1841. Il est libellé comme suit : « Pour faire face à leurs dépenses, les intercommunales recevront les subsides de l'Etat et des provinces ainsi que l'intervention des communes et le montant des recettes provenant des dégradations extraordinaires causées aux chemins de grande communication. »

ART. 4.

Il est ajouté un article 24*ter* à la loi du 10 avril 1841. Il est ainsi libellé : « Les cantonniers à désigner pour l'entretien des chemins de grande communication le seront par la députation permanente sur présentation d'une liste de deux candidats dressée par chacun des conseils communaux où il y a un emploi à pourvoir. »

ART. 5.

L'article 25 de la loi du 10 avril 1841 est remplacé par les dispositions suivantes : « 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 intercommunales sont intéressées à son entretien ou à son amélioration seront déterminées par arrêté royal sur avis des conseils communaux et des députations permanentes. »

naars of de ondernemers van de exploitaties, voor welke het vervoer geschiedt, jaarlijks kunnen 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. Dit geldt eveneens voor een exploitatie van bosschen, in geval van ontginning.

ART. 2.

Artikel 24 van de wet van 10 April 1841 wordt afgeschaft en vervangen door de volgende bepalingen :

« Op advies van de Bestendige Deputatie, de gemeenten gehoord, kan een Koninklijk besluit elken weg van groot verkeer verklaren door hem hetzelfde nummer in al de betrokken gemeenten te geven.

» De wegen, in de klasse van de groote wegen opgenomen, worden onderhouden en verbeterd door de provinciale intercommunale welke, in elke provincie, onder de leiding van een lid van de Bestendige Deputatie en van de afgevaardigden der gemeenten zal opgericht worden. Deze intercommunale zal beheerd worden volgens een bij Koninklijk besluit goedgekeurd reglement. De Bestendige Deputatie, in verstandhouding met de intercommunale, wijst de gemeenten aan, welke moeten tusschenkomen in het onderhoud en de verbetering van elken weg van groot verkeer en bepaalt voor elk van hen het deel dat haar ten laste valt, behoudens verhaal bij den Koning, hetzij van de betrokken gemeenten, hetzij van den Gouverneur van de Provincie.

» Behoudens in buitengewone gevallen, zal geen enkel gemeente moeten tusschenkomen in de onderhouds- en verbeteringskosten van de wegen welke over het grondgebied van andere gemeenten loopen. »

ART. 3.

Een artikel 24*bis* wordt aan de wet van 10 April 1841 toegevoegd, luidende als volgt : « Om in hun uitgaven te voorzien, zullen de intercommunales de toelagen ontvangen van den Staat en van de provincies, alsook de tusschenkomst van de gemeenten en het bedrag van de ontvangsten voortkomende van de buitengewone beschadigingen aan de groote wegen toegebracht. »

ART. 4.

Een artikel 24*ter* wordt aan de wet van 10 April 1841 toegevoegd, luidende als volgt : « De voor het onderhoud van de wegen van groot verkeer aan te duiden kantonniers worden benoemd door de Bestendige Deputatie, op voordracht van een lijst van twee candidaten, opgemaakt door ieder van de gemeenteraden van de plaatsen waar een ambt te begeven is. »

ART. 5.

Artikel 25 van de wet van 10 April 1841 wordt door volgende bepalingen vervangen : « Wanneer een weg van groot verkeer gemeenten aanbelangt, welke tot verschillende provinciën behooren, zal de richting, de breedte van den weg en de verhouding naar welke de betrokken intercommunales tot zijn onderhoud of tot zijn verbetering moeten bijdragen, bij een Koninklijk besluit worden bepaald, op advies van de gemeenteraden en van de Bestendige Deputaties. »

ART. 6.

Un article 26*bis* est ajouté à la loi du 10 avril 1841. Il est libellé comme suit :

« Dans les trois mois à dater de la promulgation de la présente loi, après avis des conseils communaux, les députations permanentes dresseront la liste des chemins qu'elles proposent pour être repris dans la catégorie de grande communication.

» Dans les deux mois qui suivent un arrêté royal établira cette classification.

» Cette classification pourra toujours être modifiée par arrêté royal, les députations permanentes et les conseils communaux intéressés entendus. »

ART. 7.

Un article 26*ter* est ajouté à la loi du 10 avril 1841. Il est ainsi libellé :

« Peuvent être incorporés dans la grande voirie : *a)* les chemins vicinaux ordinaires et les chemins de grande communication, les députations permanentes et les conseils communaux entendus; *b)* les routes provinciales après avis des conseils provinciaux. »

ART. 8.

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 du conseil provincial sur l'ouverture, le classement, le redressement, l'élargissement et la suppression des chemins vicinaux et de grande communication. »

ART. 9.

Un article 28*bis* ainsi libellé est ajouté à la loi du 10 avril 1841 : « Tout chemin nouveau ne pourra être créé sans faire approuvé par arrêté royal un plan général d'alignement. »

ART. 10.

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 communes rurales, l'ouverture des rues nouvelles et l'élargissement des anciennes ainsi que leur suppression. »

ART. 11.

L'article 78 de la loi provinciale est modifié en y ajoutant un 2° alinéa ainsi libellé : « Le classement des chemins de grande communication se fait par arrêté royal, les conseils communaux et les députations permanentes entendus. »

ART. 12.

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur*.

ART. 6.

Een artikel 26*bis* wordt aan de wet van 10 April 1841 toegevoegd, luidende als volgt :

« Binnen drie maanden, te rekenen vanaf de afkondiging van deze wet, zullen de Bestendige Deputaties, na het advies ingewonnen te hebben van de gemeenteraden, de lijst opmaken van de wegen welke zij voorstellen om in de klasse van de wegen van groot verkeer opgenomen te worden.

» Binnen de twee daarop volgende maanden, zal een Koninklijk besluit deze klasse-indeeling bepalen.

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

ART. 7.

Een artikel 26*ter* wordt aan de wet van 10 April 1841 toegevoegd, luidende als volgt :

« Kunnen onder de groote wegen ingedeeld worden : *a)* de gewone buurtwegen en de wegen van groot verkeer, de Bestendige Deputaties en de gemeenteraden gehoord; *b)* de provinciale wegen, na advies van de provinciale raden. »

ART. 8.

Artikel 27, alinea 1, van de wet van 10 April 1841 wordt gewijzigd als volgt : « De gemeenteraden zijn gehouden om, op verzoek van de Bestendige Deputatie van den Provincialen Raad, te beraadslagen over de opening, de klasse-indeeling, de rechttrekking, de verbreeding en de afschaffing van de buurtwegen en de wegen van groot verkeer. »

ART. 9.

Een artikel 28*bis* wordt aan de wet van 10 April 1841 toegevoegd, luidende als volgt : « Geen nieuwe weg mag aangelegd worden, zonder dat zijn algemeen rooiplan bij Koninklijk besluit is goedgekeurd. »

ART. 10.

Artikel 76, 7° van de 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 gedeelten in de plattelandsgemeenten, den aanleg van nieuwe straten en de verbreeding van de bestaande straten, alsmede de afschaffing er van. »

ART. 11.

Bij artikel 78 van de provinciale wet, wordt een tweede alinea gevoegd, luidende als volgt : « De klasse-indeeling van de wegen van groot verkeer geschiedt bij Koninklijk besluit, de gemeenteraden en de Bestendige Deputaties gehoord. »

ART. 12.

Deze wet treedt in werking den dag van haar bekendmaking in het *Staatsblad*.

J. BLAVIER,
L. GRIS,
E. SCHEVENELS,
A. DEBUNNE,
J. VAN SANTVOORT.