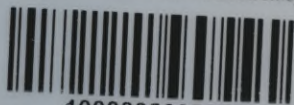


Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299588

9
Vincent. C. H.

LÉGISLATION

ET

JURISPRUDENCE VICINALES

BELGES.

Chaque exemplaire est revêtu de la signature de l'auteur.

Sauveur

LÉGISLATION ET JURISPRUDENCE VICINALES BELGES.

RECUEIL

DES LOIS ET ARRÊTÉS ROYAUX, DES CIRCULAIRES ET DÉCISIONS
MINISTÉRIELLES, DES ARRÊTS DES COURS DE CASSATION ET D'APPEL,

CONCERNANT LA

LÉGISLATION DES CHEMINS VICINAUX,

PRÉCÉDÉ DU

COMMENTAIRE LÉGISLATIF DE LA LOI DU 19 MARS 1866, SUR LES IMPOSITIONS INDUSTRIELLES,

PAR

JULES SAUVEUR,

CHEF DU CABINET DU MINISTRE DE L'INTÉRIEUR,
DOCTEUR EN DROIT, EN SCIENCES POLITIQUES ET ADMINISTRATIVES, CHEF DE DIVISION.



BRUXELLES,
LIBRAIRIE POLYTECHNIQUE D'AUG. DECQ.

RUE DE LA MADELEINE, 9.

1868



II 7821

COMMENTAIRE LÉGISLATIF

DE LA

LOI DU 19 MARS 1866

CONCERNANT LES IMPOSITIONS INDUSTRIELLES

EN MATIÈRE DE VOIRIE VICINALE.

CHAPITRE PREMIER.

Considérations générales.

I. *Motifs de la loi du 19 mars 1866.*

1. Des doutes existaient sur la question de savoir si les subventions industrielles prévues par l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, en matière d'entretien des chemins vicinaux, pouvaient être imposées aux intéressés par les autorités communales, ou si, en cas de refus de paiement, l'établissement de péages sur les chemins dégradés était le seul moyen accordé par la loi aux communes pour atteindre les usiniers dont les transports, par leur circulation fréquente, étaient cause des dégradations.

La loi du 19 mars 1866 a levé la difficulté, en déclarant positivement obligatoire la subvention dont il s'agit, et en réglant chacun des points susceptibles de provoquer des conflits entre les communes et les particuliers, dans une matière aussi délicate, où l'intérêt public et les droits privés sont en présence et où les bases fixes d'appréciation font complètement défaut.

2. Avant de faire connaître le texte de cette loi nouvelle, et d'indiquer le sens attribué par la législature à ses différentes dispositions, il nous a paru intéressant de rechercher les causes des doutes auxquels il est fait allusion plus haut, afin de mieux préciser les motifs qui ont amené la révision de l'art. 23 de la loi de 1841.

L'idée des subventions spéciales à acquitter par les établissements industriels qui sont la cause des détériorations importantes que certaines voies vicinales éprouvent, a son origine dans l'art. 7 d'une loi française en date du 28 juillet 1824, ainsi conçu :

« Toutes les fois qu'un chemin sera habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de mines, de carrières, de forêts, ou de toute autre entreprise industrielle, il pourra y avoir lieu d'obliger les entrepreneurs ou propriétaires à des subventions particulières, lesquelles seront, sur la demande des communes, réglées par les conseils de préfecture, d'après des expertises contradictoires. »

Cette loi de 1824 fut révisée en France le 21 mai 1836 ; mais le principe déposé dans son art. 7 fut reproduit, en d'autres termes, par l'art. 14 de la nouvelle loi, de la manière suivante :

« Toutes les fois qu'un chemin vicinal, entretenu à l'état de viabilité par une commune, sera habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de mines, de carrières, de forêts ou de toute autre entreprise industrielle appartenant à des particuliers, à des établissements publics, à la Couronne ou à l'Etat, il pourra y avoir lieu à imposer aux entrepreneurs ou propriétaires, suivant que l'exploitation ou les transports auront

» lieu pour les uns ou les autres, des subventions spéciales, dont la quotité sera proportionnée à la dégradation extraordinaire qui devra être attribuée aux exploitations.

» Ces subventions pourront, au choix des subventionnaires, être acquittées en argent ou en prestations en nature, et seront exclusivement affectées à ceux des chemins qui y auront donné lieu.

» Elles seront réglées annuellement sur la demande des communes, par les conseils de préfecture, après des expertises contradictoires, et recouvrées comme en matière de contributions directes.

» Les experts seront nommés suivant le mode déterminé par l'art. 17 ci-après.

» Ces subventions pourront aussi être déterminées par abonnement : elles seront réglées, dans ce cas, par le préfet, en conseil de préfecture. »

3. La loi française précitée du 21 mai 1836, dans la plupart de ses dispositions, a servi de guide au législateur belge appelé à doter le pays d'une loi sur les chemins vicinaux, laquelle, présentée par le gouvernement le 9 février 1838, ne fut publiée que trois ans après, le 10 avril 1841.

L'art. 23 de cette loi reproduit en partie le texte de l'art. 7 ci-dessus; en voici les termes :

« Lorsqu'un chemin entretenu à l'état de viabilité sera habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de tourbières, de carrières, de mines ou de toute autre entreprise industrielle, les propriétaires ou entrepreneurs des exploitations pour lesquelles les transports se font, pourront être appelés à contribuer à l'entretien de ce chemin, par des subventions spéciales, proportionnées aux dégradations occasionnées par ces exploitations.

» Il en sera de même pour les exploitations de forêts, en cas de défrichement.

» Ces subventions, lorsqu'il y aura dissentiment, seront, après expertise contradictoire, réglées par les administrations communales, sous l'approbation de la députation permanente du conseil provincial.

» En cas d'opposition de la part desdits entrepreneurs ou propriétaires, les communes pourront, sur l'avis de la députation permanente du conseil provincial, être autorisées, par arrêté royal, à établir des péages. »

4. C'est dans l'interprétation à donner aux deux derniers paragraphes de cet arti-

cle, que gît la difficulté dont il est parlé plus haut, c'est-à-dire que réside le doute sur le point de savoir si l'autorité administrative, en cas de refus, par les propriétaires ou entrepreneurs, de payer la subvention réglée par elle, peut, selon qu'elle le juge préférable, soit poursuivre le recouvrement d'office, soit provoquer l'établissement d'un péage, ou bien si cette autorité, dans l'hypothèse indiquée, ne peut avoir recours qu'au dernier de ces moyens.

A l'appui de la seconde de ces deux propositions, on peut invoquer divers passages des discussions parlementaires de la loi du 10 avril 1841 et un arrêt de la Cour de cassation du 13 juin 1861.

En faveur de la première des susdites propositions, on pourra invoquer, au contraire : une résolution de la Chambre des Représentants du 17 avril 1860, une circulaire ministérielle du 27 avril 1860, et un jugement du tribunal de Charleroi, rendu sur appel le 17 décembre 1859.

Examinons ces documents dans leur ordre chronologique :

5. L'article 23 de la loi du 10 avril 1841 est dû à l'initiative de la section centrale de la Chambre des Représentants, dont le rapport, déposé le 29 janvier 1839, renferme la déclaration suivante :

« La subvention sera fixée de gré à gré, par convention, entre le propriétaire exploitant et la commune, et, pour le cas où ils ne pourraient s'entendre, le projet propose de donner au gouvernement la faculté d'autoriser la commune à établir des péages, même sur un chemin non empierré. La section aurait désiré pouvoir donner plus de garantie aux communes, en leur donnant un moyen plus assuré pour forcer les exploitants ou usiniers à contribuer, mais elle en a été empêchée par notre législation politique, qui ne laisse aucun moyen de coercition. »

Nous aurons l'occasion de revenir plus loin sur cette dernière observation, qui soulève une difficulté constitutionnelle; constatons seulement ici que le rapport de la section centrale tend clairement à dénier, en fait, aux communes, le droit de poursuivre le recouvrement des subventions industrielles, en cas d'opposition des usiniers ou exploitants.

Le Ministre de l'intérieur interprétait la loi dans le même sens, lorsqu'il disait, dans la séance de la Chambre des Représentants du 17 février 1840 (*Moniteur* du 18) : « Les propriétaires des usines peuvent se refuser à une contribution spéciale; dans ce cas, il

faut que la commune demande au gouvernement l'autorisation d'établir une taxe; voilà la seule garantie qu'il soit possible d'offrir : l'examen des réclamations par le gouvernement. »

Répondant, d'une autre part, à une interpellation sur la question de savoir quelles seraient les conséquences du refus opposé, par le propriétaire d'une houillère ou d'une forêt, aux réclamations de la commune dont les chemins seraient dégradés par ces exploitations, le Ministre dit encore : « l'exploitant de la houillère, ainsi que l'exploitant de la forêt refuseront de consentir à la taxe, et alors la commune n'aura d'autre ressource que de demander l'établissement d'un péage. »

Ces citations établissent que le gouvernement comprenait l'art. 23 de la loi de 1841 dans le même sens que la section centrale de la Chambre des Représentants.

Parmi les membres de la législature qui ont pris part à la discussion, il n'en est aucun qui ait contesté l'interprétation dont il vient d'être parlé; plusieurs, au contraire, l'ont confirmée, ainsi que l'on peut en juger par le passage suivant d'un discours prononcé le 17 février 1840 (*Moniteur* du 18) par M. le député Fleussu : « Je me demande, dit-il, comment on pourra atteindre les propriétaires des forêts; je vois bien comment on pourra atteindre les industriels; le moyen est très-facile; c'est que, quand ils sont récalcitrants, on établit un péage, et ce péage doit toujours nuire à leurs établissements, par suite de l'avantage qu'il présente à des établissements rivaux situés dans des communes où l'on ne paye pas de péage. Le péage est donc un moyen coercitif efficace contre un propriétaire d'usine : mais ce moyen existe-t-il à l'égard du propriétaire de forêts?

» Je ne le pense pas; ce péage ne l'atteindra nullement. Je crois donc que ce sera une disposition sans sanction; je désire qu'on puisse atteindre le propriétaire des forêts, mais je n'en vois guère le moyen. »

Ce qui précède nous permet de conclure que, dans l'esprit du législateur de 1841, l'art. 23 qui nous occupe ne créait pas, à proprement parler, une imposition, mais donnait simplement aux communes le pouvoir d'exiger, d'après une alternative laissée au choix des propriétaires et exploitants, soit une subvention, soit un droit de péage.

6. Le 15 juin 1841, une circulaire ministérielle a été adressée aux autorités provinciales, en vue de les éclairer sur les dispositions à introduire par elles dans les

règlements que l'article final de la loi les oblige à formuler dans un certain délai; cette circulaire ne tranche pas clairement la question qui fait l'objet de notre examen; elle se borne à énoncer que « dans le cas où » les propriétaires ou entrepreneurs s'opposeraient au paiement de la subvention, il faudrait que les communes s'adressassent au gouvernement pour obtenir l'autorisation d'établir une taxe ou un péage. »

Trois règlements seulement, respectivement émanés des conseils provinciaux de Brabant, de Hainaut et de Namur, ont indiqué les mesures à observer dans l'exécution de l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841.

Ces trois règlements prévoient le cas où les industriels, appelés à fournir une subvention, se refuseraient à concourir à l'expertise prévue par ledit article, et permettent, dans ce cas, à l'autorité administrative, de passer outre en désignant elle-même les experts, et de régler ensuite le montant de ladite subvention : ce qui implique bien, nous semble-t-il, la reconnaissance faite à la commune du droit de poursuivre, dans tous les cas, le recouvrement de la taxe.

7. Quoi qu'il en soit, ce droit fut positivement reconnu à la commune par un jugement du tribunal de Charleroi en date du 17 décembre 1859 (*Pasicr.* 1861, 1, 219), réformant une sentence rendue dans le sens contraire par le tribunal de simple police de Merbes-le-Château, le 28 février 1857. Voici le texte de ce jugement :

« Attendu que la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux repose, entre autres principes fondamentaux, sur cette idée de justice naturelle que « celui qui use et dégrade, doit entretenir et réparer »; que cela ressort de toute l'économie de la loi, et notamment des art. 13 § 1, 24 et 25, qui consacrent des applications particulières de cette règle d'équité;

» Attendu que l'art. 21 est conçu dans le même esprit; qu'il assure de nouvelles garanties aux communes pour la réparation et l'entretien des chemins vicinaux, en ouvrant à leur profit, dans les cas et moyennant les conditions qu'il détermine, le droit d'obtenir des subventions spéciales et même celui d'établir des péages;

» Attendu que le premier juge a méconnu le véritable sens de cette disposition, quand il a dit avec l'intimé, que l'opposition de ceux qui sont appelés à fournir des subventions spéciales, enlève aux communes le droit de les obtenir, et ne leur laisse d'autre ressource que de demander l'autorisation

d'établir un péage; que ce serait là permettre à un débiteur de s'affranchir, par son propre fait, de son obligation, et remettre à son entière discrétion le droit du créancier;

» Attendu que l'établissement d'un péage ne réparerait pas le dommage antérieur éprouvé par la commune, puisque, par sa nature, ce droit n'atteint pas le passé, mais s'applique uniquement aux faits de passage et de détérioration posés à partir du moment où il a été établi;

» Attendu que le premier juge, à l'appui de son interprétation, relève certaines paroles prononcées par M. le Ministre de l'intérieur dans le cours de la discussion de la loi dont il s'agit, en réponse à une interpellation lui faite; qu'en admettant, ce qui n'est pas suffisamment établi, que, dans la pensée du Ministre, l'art. 23 eût le sens que lui donne le premier juge, rien ne prouve que les chambres l'ont voté avec cette signification;

» Attendu, quant au texte même dudit article, qu'il n'est pas, non plus, assez formel pour en conclure nécessairement qu'au cas d'opposition, la commune perdrait son droit à la subvention spéciale;

» Attendu, en conséquence de ce qui précède, que les articles 35, 36, 37 et 38 du règlement provincial du Hainaut du 20 juillet 1849, loin d'être contraires à la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, n'ont fait que pourvoir aux détails d'exécution des principes posés dans les trois premiers paragraphes de l'art. 23 de la susdite loi;

» Attendu que les formalités prescrites par les dispositions réglementaires ci-dessus ayant été exactement remplies dans l'espèce, le droit de l'appelante à la somme, objet de la contrainte dont s'agit, est parfaitement justifié, etc. »

8. La même question fut soumise, peu de temps après, par voie de pétition, à la Chambre des Représentants, qui la résolut comme le tribunal de Charleroi, en adoptant les conclusions du rapport présenté sur cette affaire par l'honorable M. de Paul, au nom de la commission des pétitions, dans la séance du 17 avril 1860. Voici les passages de ce rapport qui ont directement trait à la matière et qui répondent aux observations présentées par les pétitionnaires, au sujet de la nécessité de réviser l'art. 23 de la loi de 1841, en vue de lui donner une sanction directe qu'il ne possède pas, et d'assurer ainsi la réparation des chemins vicinaux que certaines exploitations dégradent sans

fournir des subventions spéciales, et sans même qu'il soit possible de soumettre leurs transports au paiement d'un droit de péage:

« L'inefficacité des dispositions de l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841 ne peut résulter que d'une fausse interprétation donnée au dernier paragraphe de cet article.

» Certes, Messieurs, les premières dispositions de l'article, qui répondent parfaitement au but que le législateur avait en vue (la conservation des chemins vicinaux), seraient complètement illusoire si, comme le pensent les pétitionnaires, le dernier paragraphe créait un mode de sanction exclusif, c'est-à-dire s'il ne laissait aux communes intéressées que le simple droit d'obtenir l'établissement de péages, et leur enlevait la faculté d'exiger, par la voie de la contrainte, le payement des subventions spéciales dont il s'agit. Votre commission ne saurait reconnaître que tel soit le sens de cette disposition; il est repoussé, tout à la fois, par les termes employés, qui ne sont nullement restrictifs, et par l'esprit pratique qui a présidé à la confection de l'ensemble de la loi. Enfin, on ne pourrait l'admettre sans placer le législateur de 1841 en contradiction avec lui-même.

» Il paraît donc évident à votre commission que le dernier paragraphe de l'art. 23, laissant entiers tous les moyens d'action donnés aux administrations communales pour assurer le recouvrement des prestations vicinales, ne fait qu'en ajouter un de plus pour un cas spécial. L'art. 23, ainsi interprété, n'est du reste que la conséquence logique du grand principe d'équité inscrit dans l'art. 1^{er} du Code civil, et c'est dans ce sens qu'il est appliqué dans quelques localités. Votre commission croit qu'il importe infiniment qu'il en soit de même partout, et qu'il est, par suite, utile d'appeler, sur ce point, la sérieuse attention de M. le Ministre de l'intérieur; en conséquence, elle a l'honneur de vous proposer le renvoi de la pétition à ce haut fonctionnaire. »

9. La Chambre des Représentants ayant approuvé ces conclusions, le Ministre de l'intérieur, par une circulaire du 27 avril 1860, signala aux gouverneurs de province l'interprétation donnée à l'art. 23 de la loi de 1841 par le tribunal de Charleroi et l'opinion émise sur cette question par la Chambre des Représentants, en ajoutant ce qui suit :

« Partageant cette opinion, et croyant qu'en effet l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841 est pourvu d'une sanction suffisante pour

donner aux administrations communales les moyens d'atteindre directement les propriétaires des exploitations industrielles qui dégradent les chemins vicinaux, en leur imposant, même d'office, s'il y a lieu, l'obligation d'acquitter des subventions annuelles recouvrables par voie de contrainte, je vous prie, M. le Gouverneur, de vouloir bien porter le contenu de la présente dépêche à la connaissance de la Députation permanente et des autorités locales de votre province. »

10. Cependant cette jurisprudence ne prévalut pas; un recours en cassation fut exercé contre le jugement précité du tribunal de Charleroi en date du 17 décembre 1859, et la Cour suprême, sur les conclusions conformes, longuement et sagement motivées de son procureur général, annula le jugement dont il s'agit, par arrêt du 13 juin 1861. (*Pasicr.* 1861, I, 232.)

L'honorable M. Leclercq, en concluant à la cassation, s'attacha d'abord à démontrer que l'établissement d'un péage, dans la plupart des cas, suffit pour atteindre le but auquel vise l'art. 23 de la loi de 1841; examinant ensuite les termes mêmes de cet article, il en tire cette conséquence que la loi n'impose aux exploitants ou industriels qu'une obligation alternative à leur choix, et il appuie cette argumentation de nombreuses citations empruntées aux débats parlementaires, lesquelles tendent à établir que le législateur n'a reconnu d'autres droits aux communes, en cas d'opposition des industriels, que celui qui est prévu par le dernier paragraphe de l'art. 23, c'est-à-dire le droit de provoquer l'établissement d'un péage. Faisant enfin allusion à la décision de la Chambre des Représentants dont il est fait mention plus haut, M. le procureur général s'exprima en ces termes :

« Nous ne croyons pas, messieurs, devoir nous arrêter devant une résolution de la Chambre des Représentants du 17 avril 1860, qui renvoie à M. le Ministre de l'intérieur une pétition présentée à l'occasion de ce jugement, et tendant à obtenir, dans l'intérêt des communes, des changements à l'option laissée aux exploitants ou industriels.

» Dans la forme qu'elle revêt, émanée de la Chambre des Représentants seule, prise à l'occasion d'un jugement non coulé en force de chose jugée, cette résolution ne peut avoir force d'interprétation légale de la loi.

» Elle manque également d'autorité doctrinale sur la question, parce que la Cham-

bre, autrement composée, d'ailleurs, que la Chambre dont est sortie la loi de 1841, ne l'a nullement examinée, et s'est bornée à renvoyer la pétition au Ministre de l'intérieur.

» Cette question a aussi été très-faiblement discutée par la commission des pétitions, qui n'a, ni apprécié les termes de la loi, ni considéré les motifs restrictifs de ses dispositions, ni remonté à ses sources, et n'a fondé son approbation du jugement dénoncé que sur les difficultés auxquelles donnerait lieu toute autre interprétation. »

11. Voici le texte de l'arrêt de la Cour de cassation, en date du 13 juin 1861, qui tranche définitivement la question débattue :

« Attendu que l'art. 13 de la loi du 10 avril 1841 met les dépenses relatives aux chemins vicinaux à la charge des communes ;

» Attendu que ces chemins étant publics, chacun peut en user librement conformément à leur destination, sans être tenu à d'autres obligations qu'à celles qui grèvent tous les habitants de la commune, et, par suite, sans devoir réparer les dégradations qu'il cause au chemin par l'usage plus ou moins onéreux du droit qu'il exerce, à moins qu'il ne se trouve dans un cas exceptionnel expressément prévu par la loi ;

» Attendu que l'art. 23 de la loi de 1841 est la seule disposition invoquée par la commune pour soumettre le demandeur en cassation au paiement d'une subvention spéciale, destinée à la réparation des dégâts occasionnés au chemin vicinal dont il s'agit, par les transports faits pour l'établissement du chemin de fer dont il est l'entrepreneur ;

» Attendu qu'il est vrai qu'aux termes du § 1^{er} dudit article, lorsqu'un chemin vicinal entretenu à l'état de viabilité est habituellement ou temporairement dégradé par les transports faits pour une entreprise industrielle, telle que celle dont il s'agit au procès, la commune peut appeler l'entrepreneur à contribuer à l'entretien du chemin par une subvention spéciale, et que, d'après le § 3 de l'article, s'il y a dissentiment entre la commune et l'entrepreneur, la subvention doit, après expertise contradictoire, être réglée par l'administration communale, sous approbation de la Députation permanente du conseil provincial ; mais qu'il n'est pas moins certain que les dispositions de ces deux paragraphes ne sont accompagnées d'aucune sanction qui forcerait l'entrepreneur à se soumettre à

la taxe, ainsi réglée administrativement ;

» Que le § 4 de la loi lui accorde, au contraire, le droit de s'y opposer, en disposant que, s'il y a opposition de sa part, la commune peut, sur l'avis de la Députation permanente du Conseil provincial, être autorisée par arrêté royal à établir un péage ; que cette autorisation est donc le seul moyen que la loi accorde aux communes lorsqu'il y a opposition, comme dans l'espèce, pour obtenir l'indemnité qu'elles réclament ;

» Attendu que, s'il pouvait rester un doute sur le sens de ce paragraphe, ce doute se dissiperait en consultant les discussions qui ont précédé l'adoption de la loi devant la Chambre des Représentants, nommément le rapport de la section centrale, et les paroles prononcées par le Ministre de l'intérieur en réponse à l'interpellation d'un membre de la Chambre qui supposait le cas d'une houillère ou d'une forêt fort éloignée du chemin vicinal, le Ministre lui répondant que, dans le cas supposé, l'appelant refuserait de consentir à la taxe, et qu'alors la commune n'aurait d'autre ressource que de demander l'établissement d'un péage ;

» Attendu que cette opinion du Ministre et celle de la section centrale n'ayant été contredites par personne, l'on doit admettre que c'est dans ce sens que l'art. 23 de la loi a été adopté ;

» Qu'il résulte de tout ce qui précède que la décision attaquée, en condamnant le demandeur à payer à la commune défenderesse, à titre de subvention spéciale, la somme fixée par les experts pour la réparation du chemin vicinal dont il s'agit, malgré l'opposition du demandeur à cette taxe, a faussement interprété et violé l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841. »

12. En présence de cette décision souveraine, une seule question restait à examiner, celle de savoir si la disposition de l'article précité, ainsi interprétée, donnait aux communes les moyens suffisants pour faire supporter, par voie de péage, aux propriétaires d'établissements industriels dont les transports dégradent un chemin vicinal, les frais de réparation nécessaires.

13. Nous avons dit que l'honorable M. Leclercq avait soutenu l'affirmative dans ces conclusions.

Voici les considérations invoquées par lui à l'appui de son opinion : « A entendre la défenderesse, » disait-il, « le droit de la commune consiste dans une subvention ou un péage, à son choix, parce que, restreint

à un péage, ce droit se réduirait à rien ou presque à rien, et conséquemment ne répondrait pas au vœu de la loi.

» Mais si l'on va au fond des choses, on est forcément amené à reconnaître que le droit des communes consiste exclusivement dans un péage, ou, pour parler plus exactement en nous exprimant selon la réalité, a pour objet une double obligation, l'obligation de payer une subvention ou l'obligation d'acquitter un péage, alternativement imposée, sous l'approbation royale, aux exploitants ou entrepreneurs, et dont l'alternative est laissée à leur choix.

» Ainsi comprise, cette alternative a une importance réelle dans l'intérêt même des communes, parce que, d'une part, les exploitants ou entrepreneurs préféreront fréquemment une subvention réglée avec modération et sans arbitraire, à l'embaras et à la charge d'un péage parfois très-élevé pour certains transports et obligatoire à chaque passage, et que, d'autre part, quel que soit leur choix, la commune, qui saura mettre de la vigilance et de l'activité dans l'exercice de son droit, réussira, la plupart du temps, à en tirer les ressources nécessaires à la réparation de ses chemins.

» Voyons, pour nous en convaincre, comment les choses peuvent se passer quand une exploitation ou une entreprise industrielle est créée dans une commune. Vous remarquerez que la loi n'a créé, ni formes ni délais pour le règlement de la subvention ou l'établissement du péage : elle n'a, non plus, subordonné, ni à des formes, ni à des délais, ni à des termes sacramentels, l'opposition des exploitants ou entrepreneurs ; tout refus de consentir à la subvention, de quelque manière et en quelque temps qu'il se manifeste, est une opposition qui l'écarte, ne laisse subsister que le droit au péage, et autorise la commune à en demander l'établissement.

» Une exploitation est créée sur son territoire ou sur celui d'une commune avoisinante ; elle annonce son existence par son activité, et, dès ce moment, le bourgmestre est averti ; son attention éveillée doit se porter sur les chemins vicinaux que les transports parcourent ; peu de jours s'écouleront sans qu'il s'aperçoive qu'ils occasionnent des dégradations, qu'elles ne manqueront pas de continuer et d'aller croissant, et il se trouvera autorisé à s'aboucher avec les exploitants ou industriels, pour s'entendre sur une subvention proportionnée. S'ils y consentent, et, nous le répétons, ils auront maintes fois intérêt à la préférer à la charge

plus onéreuse du péage, une convention se conclura, et l'exécution de la loi se trouvera pleinement assurée. S'ils s'y refusent parce qu'ils prétendent, soit que le chemin n'est pas entretenu à l'état de viabilité, soit qu'il n'y est occasionné aucune dégradation extraordinaire, soit que la subvention demandée est trop forte, soit que les avantages de tout genre apportés à la commune par leur industrie, joints à leurs propres contributions personnelles, foncières et industrielles, compensent, et au delà, le surcroît de dépenses d'entretien des chemins résultant de leurs transports, le bourgmestre, qui ne se rendra pas à ces raisons, se pourvoira immédiatement devant le Roi pour être autorisé à établir un péage, et cette demande, instruite d'urgence, pourra être réglée en peu de temps, et de manière à remplacer la subvention; car la loi n'en fait dépendre l'obtention d'aucune formalité préalable: attribuant un droit de péage dans un cas déterminé pour lequel elle le juge utile, sauf la vérification de l'autorité supérieure, elle ne renvoie point, comme on l'a dit, à la loi du 22 juillet 1832 sur les concessions de péages, dont les dispositions générales se rapportent à des cas indéterminés. Ces dispositions, d'ailleurs, en supposant même qu'on dût s'y conformer, impliquent tout au plus un retard de quelque semaines, si l'on veut y mettre de la célérité; et d'un autre côté, le péage autorisé, s'il ne s'applique qu'à l'avenir, peut être assez élevé, spécialement quant aux transports dont la répétition est fréquente, et dont le poids nécessite un grand nombre de chevaux, pour qu'il produise un revenu suffisant à la réparation des chemins.

» Il y a donc une véritable exagération à représenter l'obligation alternative d'une subvention ou d'un péage au choix des exploitants ou industriels, comme illusoire ou complètement improductive, si les administrations communales savent user de leur droit avec la vigilance et l'activité convenables; certes elles pourront rencontrer des embarras, des obstacles même, dans leurs démarches; ces démarches ne seront pas toujours couronnées d'un plein succès; elles pourront même n'en obtenir aucun, et des pertes seront essayées, mais ce ne sont là que des exceptions, que le législateur a dû prévoir, et qui n'ont pas dû l'arrêter.»

14. Contrairement à l'opinion, ainsi motivée, de M. le procureur général près la Cour de cassation, le gouvernement estima que l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, interprété dans le sens de l'arrêt précité du

13 juin 1861, n'accordait point aux communes des garanties suffisantes.

Le conseil provincial de Namur, dans sa session de 1851, avait déjà émis le vœu que cet article fût modifié, et plusieurs des députations permanentes appelées, par une circulaire ministérielle du 10 septembre de la même année, à émettre un avis sur cette proposition, l'avaient appuyée, en faisant observer que l'établissement de péages sur les chemins dégradés par certaines exploitations industrielles serait une mesure souvent inefficace pour atteindre les transports de ces exploitations, attendu que celles-ci pourraient, dans bien des circonstances, se soustraire au paiement de la taxe en invoquant les différentes exemptions ou modérations de droit inscrites dans la loi du 18 mars 1833 sur les barrières.

15. Cette considération est celle sur laquelle le gouvernement s'est particulièrement appuyé pour démontrer la nécessité d'une révision de l'art. 23 de la loi de 1841.

« Le refus de payer la subvention, » dit en effet l'exposé des motifs de la loi du 19 mars 1866 (*Documents de la Chambre des Représentants*. Session 1863-1864 n° 14, p. 20), « n'est souvent pour les intéressés qu'un moyen de se soustraire à l'obligation de contribuer à la réparation des dégradations causées aux chemins par les transports effectués pour le service de leurs établissements. En effet, aux termes de l'art. 7 § 14 de la loi du 18 mars 1833, sont exempts du droit de barrière : « Les chariots, voitures et animaux appartenant à des fermes ou à des usines activées par le vent, l'eau ou la vapeur, situées à moins de 2,500 mètres de la barrière, lorsqu'ils servent aux transports d'objets nécessaires au service de ces usines ou de ces fermes. » Et le bénéfice de cette disposition est accordé aux transports industriels qui contribuent le plus à la dégradation et à la rapide destruction des chemins empierrés. Ces transports sont ceux qui s'effectuent pour les sucreries et les distilleries agricoles, si nombreuses dans certaines provinces. Ils ont lieu à une époque où les routes, détrempées par les pluies et par le dégel, sont particulièrement exposées à se détériorer, et l'exemption prévue par la loi de 1833 leur est accordée lors même qu'il s'agit d'établissements exploités en association par plusieurs cultivateurs, et que ceux-ci effectuent les transports avec des attelages qui ne sont ni logés, ni nourris dans les usines.

» Il s'ensuit que la garantie offerte aux

communes par le paragraphe final de l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, est tout à fait illusoire.

» Cet article ne répond donc pas à son but. Il laisse les communes désarmées, dans la plupart des cas, contre les résistances que rencontre, dans la pratique, l'application des mesures exceptionnelles qu'il autorise, puisque, comme nous l'avons vu, les exploitants d'entreprises industrielles, ayant le choix entre l'une et l'autre des obligations alternatives qui résultent de la loi, échappent à l'une par leur opposition, et à l'autre par l'exemption du droit de barrière.

» Évidemment, le législateur n'a pas entrevu cette conséquence de l'alternative posée dans l'art. 23 de la loi de 1841. Son intention manifeste a été de garantir, en tout état de choses, aux communes, soit par la subvention, soit par le péage, le concours efficace de ceux qui dégradent exceptionnellement les chemins par des transports industriels, aux dépenses exceptionnelles que nécessite la réparation des dégradations constatées. Il n'a point prévu que le péage autorisé à défaut du paiement de la subvention, pouvait ne pas atteindre ceux qu'il aurait spécialement pour objet d'imposer.

» Il est donc indispensable, pour assurer l'application du principe d'équité inscrit dans l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, que le texte de cet article soit modifié de manière à permettre aux communes de contraindre, sous le contrôle de l'autorité provinciale, ceux qui dégradent, par des transports industriels, les chemins entretenus à l'état de viabilité, à contribuer dans une juste mesure, par des subventions spéciales, à la réparation des dégradations constatées. »

16. La section centrale de la Chambre des Représentants a, comme le gouvernement, reconnu la nécessité de réviser l'art. 23 de la loi de 1841, afin d'offrir plus de garanties aux communes, mais en invoquant d'autres considérations que celles qui sont consignées dans l'exposé des motifs.

En effet, le premier rapport de cette commission, après avoir cité l'art. 14 de la loi française du 21 mai 1836, qui rend les subventions industrielles obligatoires, et rappelé qu'en 1841 le législateur belge avait rendu ces subventions facultatives pour les exploitants, en ne reconnaissant aux autorités communales d'autre moyen légal d'atteindre les transports pondéreux, que l'établissement de péages sur les chemins dégradés, ajoute ceci :

« Aujourd'hui que les vices de ce système

ont été révélés d'une manière évidente par la pratique, l'intérêt général exige impérieusement qu'une loi nouvelle vienne consacrer en Belgique le principe abandonné en 1841.

» On ne peut méconnaître, en effet, qu'il repose sur l'équité la plus rigoureuse : le projet est en parfaite harmonie avec la règle générale posée par la section centrale en 1841.

« Tous les habitants, » disait-elle, « ayant » le droit de se servir des chemins vicinaux, » doivent contribuer à leur entretien en » proportion du degré d'utilité qu'ils en » retirent; » si donc le chemin n'est dégradé que par les transports ordinaires des habitants, c'est à la commune à le réparer; lorsque le chemin sert à plusieurs communes, ces dernières devront intervenir dans les frais d'entretien; enfin, si certains particuliers se servent du chemin d'une manière tout exceptionnelle, il est tout juste d'accorder à la commune le droit de les obliger à supporter une partie de la dépense. Or les péages seront souvent insuffisants pour atteindre ce résultat si désirable.

» Comme le remarque l'exposé des motifs, beaucoup d'exploitants sont exempts des droits de barrière en vertu de l'art. 7 de la loi du 18 mars 1833. Il est vrai, sans doute, que cette loi n'est faite que pour les routes de l'Etat et les routes provinciales, et qu'il dépend du gouvernement et des communes de ne pas appliquer cette exemption aux chaussées vicinales (*arrêté royal* du 26 octobre 1850, loi du 24 mars 1838, *arrêts de cassation* du 28 mars 1839, 13 février et 17 juillet 1854). Mais en procédant ainsi, la commune frapperait par son péage tous les transports industriels, alors même qu'ils n'occasionneraient pas de dégradations extraordinaires aux chemins; c'est là un inconvénient grave. Il est d'intérêt général et de stricte équité d'exempter certains industriels dans des situations déterminées. Qu'on frappe ceux qui usent du chemin d'une manière exceptionnelle, rien de mieux, mais pourquoi les autres souffriraient-ils des conséquences d'un état de choses auquel ils sont restés étrangers? Il reste donc vrai que le moyen le plus pratique et le plus juste dont la commune puisse disposer, c'est la subvention obligatoire. Le péage peut, en outre, être insuffisant pour réparer le dommage causé; très-souvent un exploitant nuit énormément à une route par la nature de ses transports et par le choix de l'époque à laquelle il les effectue; il n'y a, dans ce cas, aucune proportion entre le taux du péage qu'il acquitte et la dégradation qu'il occasionne.

» La subvention présente encore cet avantage, qu'elle peut s'étendre aux dommages causés antérieurement. Souvent les faits qui entraînent la dégradation d'une route sont accidentels et de courte durée; l'établissement d'un péage nécessite des délais, et lorsque le péage sera enfin régulièrement établi, les transports auront peut-être cessé: dans tous les cas, l'industriel échappera complètement à la responsabilité du passé; la subvention, au contraire, sera fixée eu égard à l'intégralité du dommage.

» Pourquoi, enfin, si les finances de la commune lui permettent d'entretenir le chemin sans péage, l'obliger sans utilité et malgré elle, parce qu'un industriel vient dégrader sa route, à établir un péage qui frappera tous ceux qui se servent du chemin, et fera supporter par tous la faute d'un seul? On encouragerait ainsi indirectement la création de barrières, alors qu'on devrait chercher plutôt à les supprimer.»

17. La section centrale, comme on le voit, n'a point considéré comme formant obstacle à la réalisation du but proposé par le paragraphe final de l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, ce fait, indiqué dans l'exposé des motifs du nouveau projet de loi, que les exemptions prévues par la loi du 18 mars 1833 dispensent certains industriels d'acquitter le droit de péage. Les lois relatives aux barrières établies sur les routes nationales et provinciales ne sont pas, en effet, virtuellement applicables aux chemins vicinaux; cette application n'a lieu qu'en vertu d'arrêtés royaux rendus en exécution de la loi spéciale du 24 mars 1833, et le gouvernement, n'étant pas tenu, lorsqu'il étend aux voies vicinales les principes qui, en matière de routes, règlent les droits de barrières, de comprendre dans ses dispositions toutes les mesures prévues, notamment, par la loi précitée du 18 mars 1833, peut parfaitement rendre sans objet, pour tel ou tel chemin déterminé, les articles de ladite loi qui sont relatifs aux exemptions et même aux modérations de taxe.

Cette observation a été reproduite au Sénat, le 13 mars 1866, par l'honorable M. Pirmez: « La loi sur les barrières, dit-il, concerne les routes de l'Etat, tandis qu'il s'agit ici des chemins vicinaux. Ce sont là deux objets ou deux matières toutes différentes; et il me paraît évident que la première ne met aucun obstacle à ce qu'on règle, comme on le veut, le régime des chemins vicinaux. »

Au surplus, M. le Ministre de l'intérieur a déclaré, dans la même séance, partager

l'opinion de M. Pirmez, lorsqu'il dit que « la loi des barrières sur les routes de l'Etat et sur les routes provinciales n'est pas nécessairement applicable aux barrières que les communes sont autorisées à placer sur des routes communales. Les conseils communaux, » ajouta le Ministre, « peuvent, en pareil cas, stipuler d'autres conditions que celles fixées par la loi sur les barrières. »

La considération invoquée dans l'exposé des motifs à l'appui du projet de révision de l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, ne doit donc pas être envisagée comme reposant sur un obstacle légal absolu, mais plutôt, ainsi que la section centrale l'a fait judicieusement observer, sur une difficulté de fait, qui n'en est pas moins fort sérieuse.

18. « La section centrale espère, » dit le premier rapport de cette commission (p. 8), « que le projet, tel qu'il est amendé par elle, donnera satisfaction à tous les intérêts légitimes. D'une part, les exploitants ne pourront plus se soustraire à la réparation des dégradations abusives et exceptionnelles qu'ils auront causées aux chemins; les communes ne seront plus désarmées vis-à-vis d'eux, et ne devront pas assister, sans pouvoir y remédier, à la destruction des voies vicinales pour lesquelles elles se sont imposé de lourds sacrifices. D'autre part, les industriels ne pourront se plaindre de la situation qui leur est faite par la loi nouvelle, car les principes sur lesquels elle se base sont conformes à l'équité; ils sont suivis en France depuis près de trente ans, et leur application est entourée de garanties tellement sérieuses, que les abus ne sont guère à redouter.

Un seul membre de la législature, l'honorable M. Vermeire, a repoussé le principe que la loi nouvelle a pour but d'introduire: « Je crois, dit-il, que le péage des barrières doit suffire à l'entretien des routes, et qu'en aucun cas l'on ne devrait créer des catégories de contribuables entre ceux qui se servent d'une même route. Il me semble que, lorsqu'une route est ouverte, elle l'est pour qu'on en fasse l'usage qui est consenti par les lois générales. Les routes ne se détériorent pas extraordinairement par un usage fréquent; la détérioration vient surtout de la disproportion de la largeur des roues avec l'importance des charges. Nous voyons aussi que les routes se détériorent principalement après le dégel. Pour ma part, je ne puis consentir à ce que la position de ceux qui font usage des voies de communication soit aggravée par de nouvelles charges, et je voterai contre le projet de loi. »

II. Constitutionnalité des impositions industrielles.

19. Nous avons vu plus haut que la section centrale, qui avait élaboré l'art. 23 primitif de la loi du 10 avril 1841, avait exprimé le regret de ne pouvoir, en présence de notre législation politique, qui ne laisse aucun moyen de coercition, donner aux communes une garantie plus directe que la voie du péage, pour obliger les exploitants à contribuer d'une manière spéciale à la réparation des chemins dégradés par leurs transports.

Rien, ni dans les discussions, ni dans les débats parlementaires de l'époque, n'indique quels sont les obstacles constitutionnels auxquels la section centrale a voulu faire allusion.

20. M. le procureur général près la Cour de cassation, dans les conclusions dont il est parlé ci-dessus, a éclairci ce point obscur.

Après avoir démontré que l'art. 23 dont il s'agit n'impose aux exploitants ou industriels qu'une obligation alternative à leur choix, le savant magistrat ajouta :

« Certes, nous ne pouvons méconnaître qu'il y ait quelque chose d'étrange dans une semblable obligation, qui laisse un choix à l'aide duquel on pourra parfois se soustraire en tout ou en partie à une réparation jugée équitable, mais ce qui s'y trouve d'étrange s'explique par les scrupules constitutionnels qui ont arrêté les auteurs de la loi, et qui sont, en conséquence, une nouvelle preuve de la portée restreinte de ses dispositions.

» A quel titre, s'est-on demandé, pourrait-on imposer aux propriétaires ou entrepreneurs d'exploitations et d'entreprises industrielles, l'obligation de réparer les dégradations occasionnées par les transports faits pour leur compte dans un chemin vicinal ouvert gratuitement au public ?

» Serait-ce à titre de dommage ? Mais la connaissance des réparations que ce titre impose est de la compétence des tribunaux, si l'on en conteste la cause ou l'étendue, elle n'est point de celle de l'autorité administrative ; le débat auquel elle donne lieu a pour objet des droits civils.

» Comment, d'ailleurs, voir un dommage réparable dans l'usage d'un chemin ouvert gratuitement au public, si cet usage est conforme à sa destination ; il n'y a de dommage réparable qu'autant qu'il y ait faute, imprudence ou négligence, et il n'y en a aucune dans ce cas ; la réparation d'un che-

min public est à la charge de l'être moral dans le domaine duquel il se trouve, domaine public communal, domaine public provincial, domaine public de l'Etat ; il est donc, pour les chemins vicinaux, à charge des communes ; et la loi même du 10 avril 1841 consacre ce principe par ses art. 13, 24 et 25, dont le premier, relatif aux chemins vicinaux ordinaires, en impose l'entretien aux communes au moyen de leurs ressources ordinaires et, en cas d'insuffisance de ces ressources, au moyen d'impositions communales en nature ou en argent, auxquelles chacun contribue en proportion de ses ressources ; dont les deux autres, relatifs aux chemins vicinaux de grande communication, c'est-à-dire propres à plusieurs communes, en imposent l'entretien à ces communes.

» Sous aucun rapport donc, on ne croyait pouvoir faire, à titre de dommage, aux propriétaires ou industriels, une obligation absolue de la réparation des chemins vicinaux ouverts gratuitement au public, quand ils n'en usaient que conformément à leur destination.

» On n'a pas cru non plus pouvoir leur imposer cette obligation à titre d'impôt, c'eût été jouer sur les mots : charger un particulier isolé de réparer l'usure d'un chemin ouvert gratuitement au public et de le réparer suivant l'appréciation de l'autorité administrative, ce n'est pas, en réalité, créer un impôt, c'est, en réalité, lui imposer administrativement la réparation d'un dommage, et d'un dommage dont il n'est pas responsable ; c'est faire par une voie détournée ce qu'on ne croit pas pouvoir faire par la voie directe de la contrainte administrative en dommages-intérêts. Comment, d'ailleurs, en supposant que ce soit là un impôt communal, comment en faire porter la charge, à ce titre, sur des personnes étrangères à la commune, et par leur résidence, et par leurs biens ? L'impôt au profit d'une commune ne peut, en effet, concerner une personne que de l'un de ces deux chefs.

» Tels sont les scrupules qui ont retenu les auteurs de la loi, et leur ont fait donner à ses dispositions la portée restreinte qu'elles présentent. Qu'on dise, si l'on veut, que ces scrupules ne sont point fondés, nous l'admettons, mais ils n'en ont pas moins existé, ils expliquent ce que ces dispositions paraissent avoir d'étrange, et, par cela même, ils en expliquent également le sens et confirment l'interprétation des termes dans lesquels elles sont conçues. »

21. L'exposé des motifs de la nouvelle loi ne touche en rien à cette question constitutionnelle, dont il n'est, non plus, fait aucune mention dans le premier rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants.

La question dont il s'agit a toutefois été soulevée par l'honorable M. Dewandre, dans la séance du 24 janvier 1866.

L'orateur, après avoir rappelé que, selon l'interprétation donnée au projet de loi par la section centrale, les autorités locales pourraient établir par voie administrative certaines subventions pour la réparation des dégâts causés antérieurement par un particulier à un chemin vicinal, ajouta : « Je crois que cela n'est pas constitutionnel ; je crois que cette réparation d'un dommage causé constitue une contestation de droit civil ; c'est la réparation d'un dommage résultant d'un quasi-délit ; et je crois que les tribunaux seuls sont compétents pour juger de pareilles contestations, en vertu de l'art. 92 de la constitution portant : « les contestations qui ont pour objet des » droits civils, sont exclusivement du ressort des tribunaux. » Donc, le projet de loi, à mon avis, ne peut pas avoir la portée indiquée par la section centrale ; je ne crois pas que l'on puisse permettre de fixer par voie administrative le chiffre d'un dommage causé antérieurement.

» Je crois qu'il convient de renvoyer cette question de constitutionnalité à la section centrale, qui verra, en même temps, quels seraient les moyens d'obvier à l'inconvénient que je signale, si cet inconvénient était reconnu sérieux. »

L'honorable M. de Theux répondit sur ce point : « Je ne comprends pas la compétence des tribunaux quand il s'agit de dégradations faites à un chemin vicinal par ceux qui avaient droit d'en user. En fait, le droit d'user d'un chemin vicinal est incontestable pour l'exploitation des propriétés rurales et pour le commerce. Un chemin vicinal a été employé par un industriel, pour l'exploitation de son usine ; par un propriétaire, pour l'exploitation d'une forêt : quelle faute ce propriétaire et cet industriel ont-ils commise, en usant de ce qui est pour eux un droit, alors même que le chemin vicinal a souffert, de leur fait, un dommage ?

» Mais je comprends très-bien la compétence de l'autorité administrative. Quand un chemin vicinal est dégradé, il s'agit de le réparer. Qui supportera les frais de réparation ? C'est un règlement à faire par la

commune. Ce seront tous les habitants, au moyen d'une imposition ; et si un habitant de la commune, dans les cas prévus par la loi, a le plus contribué à la dégradation, celui-là devra aussi le plus contribuer dans les frais de réparation.

» C'est donc une véritable imposition pour la réparation d'un chemin vicinal dégradé.

» Or cette mesure est essentiellement dans les attributions de l'autorité administrative, et elle ne peut jamais être dévolue à l'autorité judiciaire.

M. Dewandre : « Je ferai remarquer à l'honorable M. de Theux qu'il ne s'agit pas ici de savoir ce que doit payer celui qui fait de la route un usage ordinaire, l'usage que tout le monde peut en faire. Il s'agit de savoir ce que doit payer celui qui fait de la route un usage extraordinaire, un usage au delà du droit commun qu'a l'habitant de la commune de se servir d'un chemin, et c'est la distinction qui est faite par le projet de loi qui vous est transmis.

» Or, lorsqu'il s'agit d'un dommage passé, d'un dommage déjà accompli, la question à résoudre est celle de savoir de combien l'habitant a excédé son droit, c'est-à-dire, en quoi il a causé à la commune un dommage qu'il n'avait pas le droit d'occasionner, jusqu'où a été le quasi-délit qui a été commis et qui donne lieu à une réparation purement civile.

» Il me semble que c'est absolument la même question que celle qui se présenterait si un particulier, sans droit, abusait d'un édifice communal quelconque, s'il démolissait une maison communale, croyant qu'elle lui appartient. La commune, qui aurait à demander la réparation de ce dommage, ne pourrait le faire par voie administrative ; elle devrait s'adresser aux tribunaux. Eh bien, lorsqu'un particulier, au delà du droit qu'a chaque habitant de la commune de se servir d'un chemin, use et abuse de ce chemin, il doit de ce chef une réparation à la commune ; je crois que la question de l'évaluation du dommage, de la réparation, est plutôt de la compétence des tribunaux que de la compétence de l'autorité administrative. »

M. de Theux : « Je comprends que, s'il y avait un règlement qui interdit le transport de certains objets par tel chemin, et que le transport eût lieu en contravention, les tribunaux seraient compétents pour condamner le contrevenant. Mais lorsqu'un chemin existe à l'état de chemin public, qu'il n'y a aucune réserve dans l'usage de ce chemin, celui qui en use ne commet certainement au-

cune espèce de contravention, et, dès lors, ne peut être passible d'aucune condamnation judiciaire.

« Cela me paraît clair comme le jour. Il n'y a d'autre moyen, pour réparer le dommage que l'exploitant a causé à un chemin, que la voie de la cotisation, et de la fixation de la part pour laquelle chacun doit y contribuer.

« C'est, à mon avis, une question essentiellement administrative. »

— La même idée a été exprimée dans les termes suivants par l'honorable M. Dupont, rapporteur de la section centrale : « Si nous examinons en théorie la nature des contestations dont il s'agit, nous arriverons à ce résultat que c'est l'autorité administrative qui doit l'apprécier.

» En effet, quelles sont les considérations dont on tiendra compte pour fixer l'indemnité, la subvention ?

» On se demandera quelle est la condition du dommage; dans quelles proportions il a été causé; si c'est réellement un dommage extraordinaire, ou si c'est simplement un dommage normal, régulier : on devra rechercher dans quelles proportions celui qui a causé le dommage contribue dans les frais d'entretien de la route; en un mot, on devra se préoccuper d'une foule de questions administratives, pour lesquelles l'autorité administrative est beaucoup plus compétente que l'autorité judiciaire.

» Il s'agit, en définitive, de frapper d'un impôt une certaine classe de citoyens, à raison de certaines circonstances.

» D'après la jurisprudence de la Cour de cassation, l'art. 112 de la Constitution ne s'oppose pas le moins du monde à ce qu'on frappe d'un impôt une certaine classe de citoyens. Eh bien, si des industriels dégradent un chemin vicinal d'une manière extraordinaire, y a-t-il des motifs pour leur imposer une taxe spéciale de ce chef? Le législateur décide que cela est parfaitement juste et équitable, et il pose dans une loi le principe de l'impôt en même temps qu'il en indique les bases. Quelle sera la quotité de ces impôts, eu égard aux circonstances spéciales, aux faits particuliers? Elle sera déterminée par l'autorité administrative.

» Voilà à quel point de vue la question doit être examinée et envisagée; de cette manière, elle ne peut être résolue qu'en faveur de la compétence de l'autorité administrative.....

» Que la Chambre me permette encore d'ajouter une remarque, après les observa-

tions si claires que vient de présenter l'honorable M. de Theux. Il est encore d'autres matières dans lesquelles la loi établit l'intervention des autorités administratives. Ainsi, l'art. 20 de la loi du 18 février 1845 sur le domicile de secours dit que ce sont les conseils communaux, les députations permanentes et le Roi, qui sont les seuls compétents pour statuer sur litiges entre divers établissements publics, à raison des frais d'entretien des indigents. Cependant, lorsqu'une commune a fait des frais pour l'entretien d'un indigent appartenant à une autre commune, elle a une véritable créance à la charge de cette dernière, et pourtant on donne à l'autorité administrative le droit de porter des décisions sur l'existence et sur le montant de cette créance, pourquoi? Parce que l'art. 92 de la Constitution ne place dans le domaine des tribunaux, d'une manière absolue, que ce qui est relatif aux droits civils; or il me paraît bien difficile, dans l'espèce actuelle, de soutenir qu'il s'agit de droits civils. Il s'agit en réalité d'une question d'impôt, sur laquelle les autorités administratives seules ont le droit de statuer. »

22. La Chambre des Représentants, ayant adopté, dans sa séance du 24 janvier 1866, la proposition de M. Dewandre ayant pour objet de renvoyer la question à la section centrale, ce collège fit, de cette question, l'objet d'un examen approfondi, dont les résultats sont consignés dans un rapport déposé le 9 février (Documents n° 63). L'importance du sujet, et l'intérêt qu'il présente au point de vue de l'interprétation de l'art. 92 de la Constitution envisagé dans ses rapports avec les contestations qui peuvent s'élever entre communes et particuliers en matière de subventions requises pour la réparation des chemins vicinaux dégradés, nous engageant à reproduire *in extenso* la partie dudit rapport qui a trait à la question soulevée.

Voici le texte de ce document :

« Le projet de loi qui modifie l'art. 23 de la loi de 1841 sur les chemins vicinaux a fait naître la question de savoir si le législateur pouvait, sans violer la Constitution, conférer au pouvoir administratif le droit d'imposer à certains exploitants qui dégradent les chemins d'une manière exceptionnelle, une subvention extraordinaire dont le montant serait proportionné à la dégradation occasionnée par eux.

» La Chambre a désiré que la section centrale fit, de cette difficulté, l'objet d'un examen sérieux. Nous avons été ainsi amenés à rechercher les principes à suivre en cette

matière, et nous sommes arrivés à cette conclusion, que notre pacte fondamental ne contient rien de contraire au projet de loi qui vous est soumis.

» Pour que les scrupules qui ont surgi soient fondés, il faut que le projet de loi viole l'art. 92 de la Constitution, c'est-à-dire qu'il attribue à l'administration la connaissance d'un litige que la Constitution place dans les attributions exclusives du pouvoir judiciaire. Or quelles sont ces attributions ?

» L'art. 92 porte : « les contestations qui ont pour objet des droits civils sont exclusivement du ressort des tribunaux. »

» Nous n'avons donc qu'une chose à nous demander :

» S'agit-il ici d'un droit civil ?

» S'agit-il d'un délit ou d'un quasi-délit dont la commune sollicite la réparation en vertu de l'art. 1382 du Code civil ?

» Ou bien s'agit-il, au contraire, d'une taxe communale, d'une contribution destinée à subvenir aux frais occasionnés par le soin d'un grand intérêt public ?

» S'agit-il d'un fait parfaitement licite, posé par une personne qui use uniquement de son droit et qui, à ce titre, ne peut être soumise à aucune réparation civile basée sur l'article que nous venons de citer ?

» A notre avis, l'hésitation n'est pas possible entre ces deux solutions. Le projet de loi établit un impôt, et il frappe des exploitants contre lesquels la commune ne peut faire valoir les principes ordinaires sur la prestation des fautes.

» En effet, les chemins sont faits pour y passer ; chacun a le droit de s'en servir pour son usage personnel, et pour les besoins de son commerce et de son industrie. Les principes veulent que chacun ait le droit d'employer une chose qui fait partie du domaine public, conformément à la destination à laquelle elle est affectée. On ne peut soutenir que celui qui fait de la chose commune un usage plus fréquent que tel autre citoyen, pose un acte illicite, se rende coupable d'une faute, et, dès lors, il ne peut être question de lui en demander la réparation ; il ne peut s'agir de lui appliquer des textes qui supposent précisément un dommage causé sans droit.

» Le principe de cette réparation est ailleurs : il dérive de l'équité et d'une loi spéciale qui la consacre. Si l'usage que fait, d'une chose commune, la généralité des citoyens, la dégrade, si cette chose nécessite un entretien constant, il est juste que les frais de la réparation incombent à la com-

munauté ; mais si un seul occasionne la plus grande partie de cette détérioration par un usage exceptionnel, on peut lui demander d'intervenir pour une plus forte part dans l'entretien du chemin et dans la réparation du dommage.

» Les lois d'impôt qui règlent la manière dont l'Etat, la province ou la commune pourvoient aux intérêts publics, et notamment à l'établissement et à l'entretien des chemins, peuvent donc faire intervenir, par des contributions spéciales, les personnes qui profitent, plus que d'autres, d'un avantage offert à la généralité des citoyens, et qui imposent ainsi à l'association, au corps moral, une dépense plus considérable.

» C'est ce qui résulte implicitement des motifs de l'arrêt de cassation du 14 juin 1861, qui a rendu nécessaire la loi actuelle :

« Attendu que les chemins vicinaux étant publics, chacun peut en user librement conformément à leur destination, sans être tenu à d'autres obligations qu'à celles qui grèvent tous les habitants de la commune, et, par suite, sans devoir réparer les dégradations qu'il cause au chemin par l'usage plus ou moins onéreux du droit qu'il exerce, à moins qu'il ne se trouve dans un cas exceptionnel expressément prévu par la loi. »

» Disons donc que, si une taxe spéciale frappe l'exploitant, ce n'est pas parce que les actes qu'il a posés ont donné naissance à un droit civil de la commune contre lui, c'est parce que la commune puise dans le pouvoir, dans la souveraineté dont elle est investie comme autorité publique, le droit, justifié ici par une rigoureuse équité, de frapper les citoyens d'un impôt proportionnel à l'usage qu'ils font des chemins.

» Comment prétendre qu'il s'agit ici d'un droit civil ? Le conseil communal, la Députation permanente, agissent-ils comme personnes civiles pour la conservation d'intérêts ou de droits qui leur sont propres ? Evidemment non. Ils interviennent ici comme émanation des pouvoirs publics, au nom de la nation, et parce qu'ils exercent son autorité souveraine dans les limites de la délégation constitutionnelle qui leur en a été faite. Or, dans toute contestation sur des droits civils, il y a un élément essentiel : deux personnes civiles ou naturelles en conflit sur des intérêts propres à chacune d'elles, et agissant l'une contre l'autre en vertu des droits individuels. Ici, au contraire, il y a, d'un côté, des pouvoirs constitués, agissant comme représentants de l'autorité publique, et, de l'autre, des ci-

toyens qui doivent obéissance à ces pouvoirs, dans les limites tracées par la loi (1).

» Le savant procureur général près notre Cour de cassation, l'honorable M. Leclercq, dont les réquisitoires ont porté la lumière sur tant de points difficiles de notre droit public et privé, a, lors de l'arrêt rendu le 8 mai 1863 (en cause de l'association du polder de Schelle contre Wouters. *Pasicr.* 1863, I, 312), recherché avec sa sagacité habituelle quels étaient les caractères essentiels de l'impôt. Il devait, en effet, dans cette affaire, se prononcer sur le point de savoir si la rétribution dont les directeurs du polder avaient frappé un propriétaire, avait le caractère d'une contribution publique.

« Cette rétribution, » disait-il, « est évidemment un impôt, de sa nature : on ne peut que qualifier de la sorte, quelque dénomination particulière qu'on lui donne, quelque forme qu'elle prenne, et que celle que soit sa destination, une charge pécuniaire assignée à des particuliers par les pouvoirs publics ou par les délégations de ces pouvoirs, assignée d'autorité, à laquelle ils doivent se soumettre indépendamment de toute volonté de leur part; toutes les circonstances lui impriment le caractère essentiel de l'impôt. »

» Ces paroles ne s'appliquent-elles pas, dans toute leur force, à la contribution spéciale dont parle le projet de loi ?

» Plus loin, l'honorable magistrat voit une nouvelle preuve de ce caractère d'impôt de la cotisation poldérienne, dans les fins pour lesquelles elle est établie, l'entretien des polders, c'est-à-dire un grand intérêt public. Dans cet intérêt se trouve mêlé, il est vrai, l'intérêt privé des propriétaires; mais l'intérêt public domine, il imprime à la charge un caractère correspondant au sien, un caractère public, le caractère de l'impôt.

» Encore une fois, n'est-ce pas également et surtout dans un intérêt général de la plus haute importance, l'établissement et le maintien d'une bonne voirie vicinale, que le projet de loi crée, à côté des ressources ordinaires, une subvention spéciale dont il détermine équitablement les bases ?

» Notre Cour de cassation a consacré ces principes par divers considérants de son arrêt du 8 mai 1863. Elle y constate le caractère d'utilité publique, d'intérêt général, du travail auquel la rétribution est destinée:

elle indique ensuite les lois qui permettent l'entretien et la garde des travaux des polders à la charge des propriétaires, et continue dans les termes suivants :

» Attendu qu'il résulte de ces dispositions que les propriétaires des polders sont tenus de pourvoir aux frais de réparation, d'entretien et de reconstruction, non en vertu d'un contrat ou d'un quasi-contrat, mais en vertu de la loi qui leur impose cette charge à titre de contribution et en les soumettant aux règlements à prendre par l'autorité compétente; que les questions relatives à la répartition de cet impôt n'ont donc pas pour objet des droits civils proprement dits, et doivent, comme toutes les réclamations qui concernent les contributions directes, être portées devant l'autorité administrative.

» Elle déclare, en conséquence, que le pouvoir judiciaire est incompétent pour connaître d'une demande de la direction des polders, en payement d'une rétribution, contre un propriétaire qui prétendait en être affranchi, parce qu'il ne profitait pas des travaux d'assèchement et d'endigement.

» La Cour de Bruxelles, après un remarquable réquisitoire de M. le premier avocat général Corbisier (B. J. XX, p. 401), s'était prononcée dans le même sens, par son arrêt du 12 février 1862.

» En France, on a été également unanime à reconnaître le caractère d'impôt, à la subvention dont parle le projet de loi.

» Ainsi, antérieurement à la loi du 28 juillet 1824, la jurisprudence reconnaissait que ceux qui parcouraient les chemins publics, ne peuvent être tenus de réparer les dégradations qu'ils occasionnent, et qu'une telle obligation constituerait un véritable impôt qui ne pourrait être établi que par la loi. (V. *Conseil d'Etat*, 14 janvier 1824, *Répertoire du Palais*, v^o *Chemins vicinaux*, n^o 577.)

» L'art. 7 de la loi du 28 juillet 1824 vint établir cet impôt, mais il ne prescrivait pas que cette subvention fût réglée annuellement. Les conseils de préfecture avaient cru, en conséquence, pouvoir imposer les propriétaires d'usines pour plus d'une année; mais le Conseil d'Etat réforma ces arrêts, et décida que la loi de 1824 ne permettait d'imposer les subventions que pour une année seulement.

« Le Conseil d'Etat, » disait M. d'Haubersart, » en proposant d'insérer le mot *annuellement* dans l'art. 14 de la loi française du 21 mai 1836, s'est fondé, à la fois, sur l'art. 41 de la Charte, qui ne permet de voter l'impôt que pour une année, et sur ce

(1) Réquisitoire de M. Leclercq, lors de l'arrêt de cassation du 8 mai 1863.

» que les dégradations, étant un fait instantané, ne peuvent être appréciées pour plusieurs années. » (V. *Code vicinal par O'donnell et Vatout*, pp. 129 et 130.)

» La commission et la Chambre adhèrent à l'amendement présenté par ce député. Tout le monde a donc reconnu que la subvention était un véritable impôt.

» Du moment où il est admis qu'il ne s'agit pas ici d'un droit civil proprement dit, mais d'une charge imposée à un contribuable dans un intérêt public, par un pouvoir compétent, la question soulevée à l'occasion du projet actuel s'évanouit entièrement. C'est, en effet, un principe certain, que l'autorité administrative a conservé, sous l'empire de notre Constitution, le droit de statuer sur les litiges qui naissent à l'occasion de la perception et de l'établissement des impôts. Le rapport de l'honorable M. Raikem, en date du 20 janvier 1831, sur le titre III de la Constitution (*Huytens*, t. IV, p. 93), fait connaître de la manière la plus explicite les intentions du Congrès à cet égard.

» Le projet de la commission portait (art. 103, devenu l'art. 92, lors de la révision du texte) :

« Toutes les contestations qui ont pour objet des droits politiques et civils sont du ressort des tribunaux, sauf les exceptions établies par la loi. »

» Dans la section centrale, » dit M. Raikem, « on a proposé d'attribuer exclusivement aux tribunaux les contestations qui ont pour objet des droits civils, et de ne permettre d'établir des exceptions que pour les contestations relatives aux droits politiques. »

» D'un autre côté, on disait, pour le maintien de l'art. 103 du projet de la commission, que si l'on attribuait exclusivement aux tribunaux les contestations qui ont pour objet des droits civils, il était à craindre que le législateur ne pût pas faire d'exception à cette règle, dans les cas de contestations qui auraient pour objet des contributions publiques ; que cepen-

dant, dans certains cas, il est utile de ne pas attribuer aux tribunaux ces sortes de contestations.

» On répondait que les contestations auxquelles peut donner lieu la perception des impôts, n'ont pas pour objet des droits civils. Aussi la loi fondamentale de 1815, qui avait placé exclusivement dans les attributions des tribunaux les contestations qui avaient pour objet des droits civils, avait-elle disposé (*art. 187*) : « La loi règle la manière de juger les contestations et les contraventions en matière d'impositions. »

» Ainsi, la disposition du projet de la section centrale ne fait pas d'obstacle à ce que le législateur ordinaire règle, comme il trouvera à propos, le mode de décider les contestations en matière d'impôts. Et c'est en ce sens que cette même section a entendu la disposition de son projet, qui attribue exclusivement aux tribunaux le jugement des contestations qui ont pour objet des droits civils. »

» Il résulte de ce passage que les droits des citoyens, en matière d'impositions publiques, générales, provinciales ou communales, sont considérés comme des droits politiques, sur lesquels l'autorité administrative peut recevoir et a effectivement reçu du législateur, la mission de se prononcer.

» Il ne faut donc pas croire, comme l'a fait justement remarquer M. Leclercq, que le contentieux administratif ait complètement disparu dans notre pays : l'abrogation qui en a été prononcée ne s'étend qu'aux matières de droit civil. L'art. 165 de la loi fondamentale, la loi du 16 juin 1816 et les art. 92 et 93 de la Constitution l'ont maintenu pour toutes les matières d'administration, et notamment pour les impositions publiques.

C'est ce qu'enseignent les auteurs les plus justement estimés. C'est ce qui a été également reconnu par la jurisprudence de nos Cours d'appel et de notre Cour de cassation (1).

(1) Voy. Réquis. de M. Leclercq (arrêt du 8 mai 1863. I. 345).

Hoffman, traité des questions préjudicielles, nos 442 et 583 et la note ; nos 584-586.

Defooz. Le droit adm. belge, t. II, p. 291 ; — t. IV, p. 427 et 428.

Thonissen, Const. belge annotée, art. 92 et 93, no 336.

Merlin, Questions, v^o Pouvoir judiciaire, § II.

Dalloz, v^o Compétence, art. II.

Cours d'appel de Bruxelles, 11 septembre 1821 (P., à sa date) ; et 2 janvier 1836 (P., à sa date) ; de Liège, 2 janvier 1837 (P., à sa date) ; et 15 juin 1844 (P. 1843. II. 87) ; de Bruxelles, 19 mai 1847, rendu sur les conclusions conformes de M. Faider (P., 1847. II. 324) ; de Liège, 14 août 1848 (P. 1849. II. 407) ; de Bruxelles, 12 février 1862 (B. J. XX. 401).

Cass. dans l'intérêt de la loi du 30 novembre 1837 (conclusions conformes de M. Dewandre).

Cass. belge, 8 mai 1863 (P., 1863. I. 312).

» En résumé, le projet de loi propose l'établissement d'un impôt spécial au profit des communes pour l'entretien de leurs chemins : cet impôt frappera tous ceux qui les dégradent d'une manière extraordinaire. L'autorité administrative est investie du droit de l'établir, d'après les bases fixées par le législateur. Cette base, c'est la détérioration exceptionnelle et normale du chemin. Il faut tenir compte à l'exploitant de tous les sacrifices qui lui sont déjà imposés pour l'entretien de la voirie, des péages qu'il acquitte, et, si le dommage qu'il cause dépasse dans de notables proportions la part pour laquelle il intervient dans les frais de réparation, une taxe spéciale devra être acquittée par lui. Pour la fixer, on prendra en considération le dommage extraordinaire qu'il occasionne. Tout cela est parfaitement constitutionnel. Afin de mieux caractériser encore la nature de la taxe, la section centrale propose de substituer au mot *subventions*, le mot *impositions*.

» Nous croyons donc qu'il n'y a aucune distinction à faire, et que le dommage antérieur à la fixation de la subvention peut, sans qu'on viole en rien l'art. 92 de la Constitution, donner lieu à une taxe proportionnée à son importance, en faveur de la commune. Que la taxe soit imposée à raison d'une dégradation passée, ou qu'elle le soit à l'occasion d'une détérioration future et habituelle, dans tous les cas, c'est un impôt. Dans l'une et dans l'autre hypothèse, c'est une charge publique, imposée d'autorité, dans un intérêt général, par un pouvoir constitué qui a été investi de ce droit par la loi ; dans l'un et dans l'autre cas, il s'agit d'un fait parfaitement licite posé par un citoyen, et qui, à ce titre, ne peut le soumettre à aucune réparation judiciaire... »

» Nous concluons en disant que le projet de loi n'est pas inconstitutionnel en permettant aux communes de frapper d'un impôt particulier, proportionné aux dégradations passées ou futures, les exploitants qui ont détérioré extraordinairement les chemins. »

23. Les conclusions de ce rapport ont été tacitement approuvées par les deux Chambres législatives, puisqu'elles ont

adopté le projet de loi à la presque unanimité des voix, et puisqu'aucun membre, pendant le cours des discussions qui ont suivi le dépôt du rapport, n'a présenté d'objections contre l'opinion exprimée par la section centrale de la Chambre des Représentants, dans le document dont il vient d'être parlé.

La commission du Sénat, dans un rapport présenté le 2 mars 1866, a déclaré même, dans les termes suivants, partager complètement cette opinion :

« Quand le projet de loi revint à l'ordre du jour de la Chambre, une grave question constitutionnelle fut soulevée, et l'on demanda si le législateur peut conférer au pouvoir administratif le droit d'imposer, à certains exploitants qui dégradent les chemins d'une manière exceptionnelle, une subvention extraordinaire dont le montant serait proportionné à la dégradation occasionnée par eux.

» L'examen de cette question fut confié à la section centrale. Celle-ci la résolut affirmativement, et, dans un rapport très-remarquable, démontra clairement que, dans l'espèce, les subventions spéciales réclamées par l'autorité locale ne constituent pas un droit civil, dont la contestation est exclusivement du ressort des tribunaux, mais bien une imposition, qu'en vertu de leurs pouvoirs constitutionnels les communes sont autorisées à établir. »

III. Textes législatifs.

24. Le projet de loi que le gouvernement avait primitivement formulé, dans le but de rendre obligatoire le paiement des subventions industrielles, était ainsi conçu :

« Article unique. — Les §§ 3 et 4 de l'article 23 de la loi du 10 avril 1841 sont remplacés par la disposition suivante :

» Ces subventions seront fixées par le conseil communal, sous l'approbation de la députation permanente du conseil provincial, conformément à l'article 19, et recouvrées conformément à l'article 20. »

L'intention du gouvernement était donc de rendre simplement applicables aux sub-

Les arrêts de cassation du 30 novembre 1837, de Bruxelles du 19 mai 1847, et de Liège du 14 août 1848, méritent une attention particulière.

Le premier et le dernier sont relatifs à la compétence du pouvoir judiciaire en matière de taxes communales pour l'entretien des chemins ; le second juge que la connaissance d'une demande en restitution de

l'impôt foncier, formée contre l'État par une société de chemin de fer qui prétend en être exempté d'après la loi et son titre de concession, ne peut être portée devant les tribunaux.

Cette compétence exclusive de l'autorité administrative a été modifiée jusqu'à un certain point par la loi du 22 janvier 1849 et celle du 22 juin 1865.

ventions qui nous occupent, en ce qui concerne leur fixation, les règles générales établies pour les autres impositions destinées à fournir aux dépenses des chemins vicinaux.

25. Ce système ne parut point, à la section centrale de la Chambre des Représentants, donner des garanties suffisantes aux propriétaires d'exploitations industrielles contre les prétentions des administrations communales ; cette commission exprima, en outre, l'avis qu'il convenait de résoudre immédiatement quelques difficultés qui pourraient surgir dans l'application de la loi nouvelle, « pour éviter qu'on ne dût encore recourir par la suite au pouvoir législatif, » et rédigea, en conséquence, d'accord avec le gouvernement, « un article nouveau destiné à prendre, dans la loi de 1841, la place de l'art. 23 supprimé. » (Premier rapport de la section centrale, page 5.)

Voici le texte de cet article, tel qu'il a été définitivement voté par la législature et publié au *Moniteur* du 21 mars 1866, c'est-à-dire moyennant les quelques modifications qui y ont été apportées postérieurement à sa première rédaction, soit par la section centrale elle-même, soit par la Chambre des Représentants dans sa séance du 28 février 1866 :

« Article unique. — L'art. 23 de la loi du 10 avril 1841 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

» Lorsqu'un chemin, entretenu à l'état de viabilité, sera habituellement ou temporairement dégradé d'une manière extraordinaire par des exploitations de tourbières, de carrières, de mines ou de toute autre entreprise industrielle, les propriétaires ou entrepreneurs des exploitations pour lesquelles les transports se font, pourront être appelés annuellement à contribuer à l'entretien de ce chemin par des impositions spéciales, proportionnées aux dégradations extraordinaires qu'ils occasionnent. Il en sera de même pour les exploitations de forêts, en cas de défrichement.

» S'il existe des péages sur ce chemin, ces impositions ne pourront être établies que si les péages ne suffisent pas à son entretien.

» Si les transports à raison desquels un

» exploitant est frappé d'une imposition » sont soumis à des péages, il lui en sera » tenu compte pour déterminer le chiffre de » cette imposition.

» Le conseil communal fixera, à titre » provisoire, le montant de chaque imposition » spéciale. Sa délibération sera notifiée aux exploitants par la voie administrative ; ceux d'entre eux qui se croiraient lésés pourront, pendant 15 jours, à dater de la notification, réclamer auprès du conseil communal et même exiger une simple expertise contradictoire.

» Après l'accomplissement de ces formalités, les impositions seront réglées par le conseil communal ; toutefois, si l'exploitation est située dans une autre commune que celle sur le territoire de laquelle les dégradations ont eu lieu, l'imposition sera déterminée, à la demande du conseil communal de cette dernière commune, par la députation permanente, si l'établissement est situé dans la même province, et par le Roi, dans tout autre cas.

» S'il s'agit d'un chemin vicinal de grande communication ou si l'on se trouve dans le cas prévu par l'art 25 de la loi du 10 avril 1841, l'imposition, suivant le cas, sera fixée directement, soit par la députation, soit par le Roi, après avoir entendu les parties et les conseils communaux intéressés.

» Tout exploitant qui se croira surtaxé par la décision du conseil communal pourra adresser une réclamation à la députation permanente, qui statuera, le conseil communal entendu : un recours au Roi pourra, dans tous les cas, être exercé par les autorités communales et par les exploitants contre les décisions de la députation permanente.

» Ce droit d'appel ou de recours devra être exercé dans la quinzaine, à dater de la notification, par la voie administrative, de la décision attaquée. Le recours au Roi ne sera pas suspensif.

» L'article 137 de la loi communale et l'article 20 de la loi du 10 avril 1841 sont applicables aux impositions établies en vertu des dispositions qui précèdent.

» Le gouvernement est autorisé à appliquer, s'il y a lieu, les principes de la présente loi aux chemins entretenus par les polders et les wateringues (1). »

(1) Chambre des Représentants.

Session de 1864-1865.

Documents parlementaires. Exposé des motifs

et texte du projet de loi. Séance du 17 novemb. 1864, p. 43-46.

Session de 1865-1866.

L'honorable M. Dupont, dans la séance de la Chambre des Représentants du 28 février 1866, avait fait observer que l'article de la loi étant fort long et contenant des dispositions distinctes, il serait peut-être avantageux de le diviser; mais l'auteur de cette proposition déclara ne point insister, reconnaissant fondée la remarque qui lui fut faite immédiatement, que « le projet de loi » étant destiné à remplacer l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, il y aurait un inconvénient à faire deux articles au lieu d'un seul. »

CHAPITRE II.

Commentaire législatif.

La loi du 19 mars 1866, en excluant son préambule, qui abroge l'art. 23 de la loi de 1841 et déclare lui substituer d'autres dispositions, comprend dix paragraphes, qui ont fait chacun l'objet d'un vote particulier au sein de la Chambre.

Nous nous proposons actuellement de reprendre ces différents paragraphes et d'indiquer, sous chacun d'eux, toutes les questions soulevées au sujet de son exécution ou de son interprétation, soit dans les rapports de la section centrale de la Chambre des Représentants, dont il est parlé plus haut, soit dans le cours des discussions législatives qui ont eu lieu à la Chambre des Représentants le 24 janvier et le 28 février 1866, ou au Sénat, le 13 mars suivant.

§ 1^{er}.

Lorsqu'un chemin, entretenu à l'état de viabilité, sera habituellement ou temporairement dégradé d'une manière extraordinaire par des exploitations de tourbières, de carrières, de mines, ou de toute autre entreprise industrielle, les propriétaires ou entrepreneurs des exploitations pour lesquelles les transports se font, pourront être appelés annuellement à contribuer à l'entretien de ce chemin par des impositions spéciales, proportionnées aux dé-

gradations extraordinaires qu'ils occasionnent. Il en sera de même pour les exploitations de forêts, en cas de défrichement.

26. Ce paragraphe est la reproduction presque littérale du § 1^{er} de l'article 23 de la loi du 10 avril 1841. Les légères modifications qui y ont été introduites ne tendent qu'à faire mieux ressortir la portée de ses dispositions.

Nous ne croyons pas devoir rappeler ici le sens que les discussions parlementaires de 1840-1841 ont attaché à l'article en question, ayant traité ce sujet dans un ouvrage récent (1); nous nous bornerons donc à examiner les dernières discussions législatives de 1866, ainsi que les documents qui s'y rattachent.

27. Quels exploitants peuvent être frappés d'une subvention ?

Voici comment la section centrale de la Chambre des Représentants, dans son premier rapport, a résolu la question (page 5) :

« Ce point est déjà décidé par la loi de 1841. Elle frappe toutes les exploitations qui ont un caractère industriel, quand même elles sont un accessoire de l'agriculture. On doit considérer comme tombant dans cette catégorie les distilleries agricoles et les sucreries.

» Il est impossible de prévoir toutes les espèces particulières qui peuvent se présenter dans la pratique; toutefois, les principes suivants pourront, en général, être suivis, sauf les exceptions qui résulteraient de circonstances spéciales :

» Si la dégradation extraordinaire d'un chemin a pour cause l'existence d'une exploitation, l'entrepreneur ou le propriétaire de cette exploitation est tenu de la réparer, sans pouvoir prétendre que cette obligation ne lui incombe pas, parce qu'il n'effectue pas lui-même ses transports. Il importe peu que les transports se fassent à ses frais et sous ses ordres ou qu'ils se fassent pour le compte des acheteurs ou fournisseurs de son usine. Il suffit que le dommage soit la

Documents parlementaires. Rapport. Séance du 7 décembre 1865, p. 53-55. — Deuxième rapport. Séance du 9 février 1866, p. 242-246.

Annales parlementaires. Discussion générale et renvoi à la section centrale. Séance du 24 janvier 1866, p. 258-262. — Discussion des articles et des amendements de la section centrale et adoption. Séance du 28 février 1866, p. 433-436.

Sénat.

Session de 1865-1866.

Documents parlementaires. Rapport. Séance du 2 mars 1866, p. XII-XIII.

Annales parlementaires. Discussion générale. Séance du 7 mars 1866, p. 333. — Discussion de l'article unique et adoption. Séance du 13 mars, p. 377-384.

Publication. *Moniteur belge* du 21 mars 1866.

(1) *Législation vicinale belge.* Commentaire législatif, administratif et judiciaire de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, nos 195 à 214. Bruxelles, 1866.

conséquence nécessaire de l'existence de l'établissement, de telle sorte que, si cet établissement n'eût pas existé, les dégradations n'auraient pas eu lieu. Si l'exploitation se fait pour le compte d'un locataire, d'un entrepreneur, qui exercent les droits du propriétaire d'une manière permanente, c'est à ceux-là, et non au propriétaire, que la commune devra s'adresser.

» Si la question de savoir qui doit la subvention s'élevait, non entre un entrepreneur et un propriétaire, mais entre deux établissements, passibles l'un et l'autre de la subvention, l'un vendant et l'autre achetant des produits, il faudra rechercher dans l'intérêt et pour le compte duquel de ces établissements les transports ont été effectués, et c'est à charge de celui-ci que l'imposition devra être mise. »

Ces principes sont parfaitement conformes à l'esprit de la loi du 10 avril 1841. — *V. Législation vicinale belge, etc., n° 200, 201 et 202.*

28. Les stations des chemins de fer de l'État peuvent-elles être considérées ici comme des exploitations industrielles ?

Cette question a été soulevée dans la séance du Sénat du 13 mars 1866 (*Ann. parlem., p. 379*) par l'honorable baron de Sélys-Longchamps :

« Dans les communes, dit-il, où se trouve une station de chemin de fer, il est reconnu que l'entretien des routes nécessite des dépenses très-considérables.

» Il en est de même des communes qui avoisinent celles où se trouvent des stations de chemins de fer.

» Je ne me dissimule nullement qu'une commune a grand avantage à posséder une station, mais je me demande si les communes qui jouissent de cet avantage, et qui attirent ainsi vers elles des transports considérables de produits agricoles en toute saison, et même dans les moments les plus défavorables, seront autorisées à réclamer le concours financier du gouvernement, comme on va exiger celui des industriels pour réparer les dégâts que ces transports occasionneront à leurs chemins.

» A mon avis, l'Etat fait aux routes précisément le même tort que les industriels. Si les chemins de fer apportent de gros profits aux communes, il est vrai aussi que les établissements industriels qui détériorent les routes font grand bien aux localités où ils se trouvent; sous ce rapport, il y

a similitude complète entre le fait du gouvernement et celui des industriels. »

M. Pirmez: « Le gouvernement est industriel. »

Telles sont les seules observations qui se soient produites sur la question.

Sans doute, comme l'a fait remarquer l'honorable M. Pirmez, le gouvernement peut être industriel au même titre que les particuliers et, le cas échéant, peut être soumis à l'imposition spéciale comme ces derniers (1); mais il nous paraît impossible d'admettre que le service des chemins de fer de l'Etat puisse être envisagé comme une exploitation industrielle proprement dite. Ce service a lieu dans l'intérêt de tous, il a un caractère d'utilité publique bien déterminé et, par conséquent, selon nous, ne saurait être assimilé aux opérations industrielles, qui tendent directement à la réalisation d'un bénéfice. Il serait peu logique, nous semble-t-il, d'imposer le gouvernement, dans une localité, à raison des avantages dont il a doté cette localité. Sans doute, l'établissement de certaines usines dans telles ou telles communes peut être pour celles-ci une source de richesses, mais il n'en est pas moins vrai que ces usines ont été créées au profit de ceux qui les exploitent, et non dans l'intérêt communal; cette distinction est importante, en fait comme en droit.

29. Qu'est-ce qu'une forêt, au point de vue de la loi du 19 mars 1866, qui assimile aux exploitations industrielles les exploitations de forêts en cas de défrichement ?

Cette question, déjà examinée dans le cours des débats législatifs de 1840-1841 (2), a été soulevée de nouveau au Sénat, le 13 mars 1866 (*Annales parlementaires, p. 382*), par l'honorable vicomte Du Bus, dans les termes suivants :

« Il est dit, à la fin du premier paragraphe du projet : « Il en sera de même » pour les exploitations de forêts en cas de » défrichement. » — Ce texte est copié sur l'art. 23 de la loi de 1841; je crois même qu'il est la reproduction de la loi française. Mais je crois que le mot *forêt* n'est pas très-convenable pour notre pays.

» La loi doit être traduite en flamand, et cette langue ne contient qu'un seul mot, le mot « *bosch*, » pour désigner le bois et la forêt.

» En français, le mot *forêt* se comprend parfaitement; il signifie une grande éten-

(1) *Législation vicinale belge, n° 200 § final.*

(2) *Législation vicinale belge, etc., n° 200.*

due de terrain boisé. Mais si la loi était traduite en flamand, elle pourrait donner lieu à certains abus, dans les Flandres notamment, où il n'y a pas de forêts; je préférerais donc qu'on dit : « Il en sera de même » pour les exploitations de forêts en cas de défrichement, pourvu, toutefois, qu'elles aient une étendue d'au moins dix hectares. »

M. le comte L. de Robiano répondit sur ce point : « Je ne crois pas que le changement de rédaction proposé par M. le vicomte Du Bus soit nécessaire. Le mot *forêts* est parfaitement clair. L'observation qu'il a faite quant à l'étendue du bois n'a aucune importance.

» Il est évident que l'exploitation d'un bois en futaie occasionnera plus de transports, et, par conséquent, plus de dégâts qu'un bois en taillis d'une étendue beaucoup plus considérable. »

C'est donc en fait que la question sera résolue, si une difficulté se présente.

« La loi sera appliquée dans un sens raisonnable, disait l'honorable M. Lebeau dans la séance de la Chambre des Représentants du 27 février 1840, et l'on n'ira pas qualifier de forêt ce qui n'est qu'un boqueteau. »

30. Quel est le dommage dont la réparation peut être ordonnée par voie d'imposition spéciale?

Le premier rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants répond en ces termes (page 6) :

« La section centrale estime qu'il y a lieu, pour éviter toute équivoque, de le caractériser nettement dans la loi, en intercalant, dans le § 1^{er} de l'art. 23 de la loi de 1841, le mot *extraordinaire*, emprunté à la loi française : comme le dit l'un des commentateurs de cette dernière loi : « Il ne faut pas conclure de l'article qu'aucune exploitation ou entreprise industrielle ne pourra se servir des chemins vicinaux sans payer une subvention extraordinaire en outre de celle à laquelle elle aura été imposée comme habitant de la commune; les chemins sont faits pour y passer, et ce n'est pas parce qu'on se servira un peu plus habituellement de l'un ou de l'autre de ces chemins, que l'on devra être assujéti à payer une subvention spéciale. »

» Il faudra donc que les dégradations soient extraordinaires, c'est-à-dire qu'elles dépassent dans une notable proportion celles qui sont l'effet de l'usage commun et habituel du chemin.

» La subvention sera fixée d'après le

montant de cette dégradation, et sans qu'on puisse tenir compte du dommage résultant d'un emploi ordinaire de la route. »

C'est ainsi déjà que l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841 avait été interprété lors de sa discussion (1); le changement de rédaction qui vient d'y être apporté n'a modifié en rien sa portée.

Dans son second rapport (page 8), déposé le 9 février 1866, la section centrale déclare, en outre, que, « selon sa pensée, le gouvernement ne doit pas permettre aux communes d'imposer une subvention à raison d'un dommage dont la réparation n'entraînerait pas, pour la commune, un sacrifice assez considérable. »

Nous verrons plus loin, n° 42, d'une autre part, qu'avant d'imposer un exploitant à raison des dommages plus ou moins considérables et onéreux que ses transports ont occasionnés à un chemin, la commune doit s'assurer si le montant des différentes taxes déjà acquittées par lui, pour subvenir aux frais d'entretien du chemin dont il s'agit, ne compense pas suffisamment les frais de réparation.

Ainsi, pour que les dégradations puissent donner ouverture à l'imposition, il faut, à la fois, qu'elles proviennent d'un usage excessif de la voie publique, qu'elles soient une cause de dépenses assez considérables, et que l'auteur de ces dégradations n'ait point versé déjà, dans la caisse communale, une somme suffisante pour justifier les déteriorations commises.

31. L'imposition, prévue par la loi du 19 mars 1866, peut atteindre indistinctement les dommages passés et ceux à venir.

Ce point est important à établir, car il n'a pas été, ne pouvait avoir été examiné dans la discussion de la loi du 10 avril 1841, attendu que l'art. 23 de cette loi ne prévoyait pas, en dehors des péages, la possibilité de pourvoir, par une taxe obligatoire, à la réparation des dommages éventuels.

La question qui nous occupe n'est pas expressément résolue par le texte de la loi.

Le premier rapport de la section centrale ne la tranche point explicitement dans le sens indiqué, mais le passage suivant, déjà cité, de ce document (page 4), semble pourtant établir que, dans l'esprit de cette commission, tout dommage, passé, présent ou futur, peut justifier l'imposition : « La subvention

(1) *Législation vicinale belge, etc.*, n° 197.

» présente encore cet avantage qu'elle peut
 » s'étendre aux dommages causés antérieu-
 » rement. Souvent les faits qui entraînent
 » la dégradation d'une route sont accident-
 » tels et de courte durée, l'établissement
 » d'un péage nécessite des délais, et lorsque
 » le péage sera enfin régulièrement établi,
 » les transports auront peut-être cessé :
 » dans tous les cas, l'industriel échappera
 » complètement à la responsabilité du
 » passé ; la subvention, au contraire, sera
 » fixée eu égard à l'intégralité du dom-
 » mage. »

Dans la séance de la Chambre des Représentants du 24 janvier 1866, l'honorable M. Dupont, rapporteur de la section centrale, déclara positivement que la loi nouvelle prévoyait à la fois les dommages accomplis et ceux à prévoir (page 259).

La même déclaration est reproduite dans le 2^e rapport de la section centrale (page 8), où il est dit : « Le projet de loi n'est pas » inconstitutionnel en permettant aux com- » munes de frapper d'un impôt particulier, » proportionné aux dégradations *passées ou* » *futures*, les exploitants qui ont détérioré » extraordinairement les chemins. »

Ces déclarations n'ayant donné lieu à aucune protestation devant les Chambres, nous paraissent attribuer au texte de la loi son véritable sens. — Nous sommes d'autant plus fondés à émettre cette opinion, au point de vue de la légalité des impositions qui tendent à la réparation des dommages à venir, que des difficultés ont été précisément soulevées à l'occasion du point de savoir si la taxe pourrait s'étendre aux dommages passés, tandis qu'aucune voix ne s'est élevée pour critiquer le principe qui tend à substituer l'imposition au droit de péage, afin d'atteindre les détériorations qui se produiraient par la suite.

Les difficultés auxquelles nous venons de faire allusion ont été soulevées dans la séance de la Chambre des Représentants du 24 janvier 1866, à l'occasion du scrupule de constitutionnalité qui avait engagé l'honorable M. Dewandre à proposer de renvoyer à la section centrale l'examen de la question de savoir si l'art. 92 de notre pacte fondamental ne fait pas obstacle à ce que l'on puisse permettre de fixer, par voie administrative, le chiffre d'un dommage causé *antérieurement* (n^o 21).

32. « Il serait facile, avait ajouté l'honorable député (*Annales parlementaires*, page 258), si le scrupule constitutionnel que je soulevé était partagé par la Chambre, de remédier à l'inconvénient qui en résulte-

rait ; il suffirait de dire qu'en cas de contestation entre une commune et des particuliers sur ce point, cette contestation serait soumise aux tribunaux. »

Nous avons déjà indiqué les motifs qui ont fait écarter par la législature l'exception d'inconstitutionnalité ; il nous reste à mentionner les objections qu'a rencontrées la proposition de l'honorable M. Dewandre, citée en dernier lieu, ainsi que les considérations de fait, invoquées à l'appui de la disposition du projet de loi qui, selon l'interprétation de la section centrale, doit atteindre les détériorations passées au même titre qu'elle atteindra les détériorations à venir.

« Si le scrupule constitutionnel qui vient d'être soulevé est fondé, dit l'honorable M. Dupont (*Chambre des Représentants, séance du 24 janvier 1866, page 259*), l'art. 23 de la loi de 1841, tel que le gouvernement propose de l'interpréter, devra, en réalité, disparaître, tout au moins en grande partie. En effet, la distinction faite par M. Dewandre, dans la pratique, conduira à ce résultat.

» Que voulons-nous ? Nous voulons que la subvention dont l'exploitant doit être frappé soit une subvention fixée annuellement, et cela dans l'intérêt de l'exploitant. Nous voulons, d'un autre côté, que la subvention dont il s'agit soit proportionnelle à la dégradation qui a été constatée, et cela pour éviter toute espèce d'arbitraire. Il en résulte donc que ce ne sera généralement que pour le passé, et très-rarement pour l'avenir, que la subvention sera établie, et, dans tous les cas, ce ne sera que pour un avenir très-restreint, puisque la subvention sera fixée annuellement, c'est-à-dire que l'intervention de l'autorité administrative sera restreinte dans des limites telles, qu'il n'y aura réellement pas lieu de la faire intervenir et qu'il faudra laisser, d'une manière générale, au pouvoir judiciaire, l'examen de ces questions.

» Or, s'il en est ainsi, si c'est le pouvoir judiciaire qui doit examiner les questions de ce genre, il est certain que très-rarement les communes demanderont, aux industriels ou exploitants qui auront dégradé leurs chemins, la réparation de ces dommages. Et, en effet, elles devront, pour cela, tenter des procès coûteux, et dont les frais seront, le plus souvent, hors de toute proportion avec l'importance du dégât ; et, en définitive, ayant à lutter, d'une part, contre l'influence de l'exploitant, d'une autre part, contre la difficulté qu'elle aura à se faire

rendre justice, la commune préférera s'abstenir de toute poursuite.

» C'est pour cela qu'il serait essentiel, dans l'intérêt même des communes, que l'autorité administrative pût intervenir et résoudre la question dont il s'agit ici. »

L'honorable M. de Theux dit également, dans la même séance :

« Le renvoi de pareilles causes devant les tribunaux aurait des conséquences extrêmement fâcheuses : d'abord, comme on l'a dit, les communes ne s'engageraient pas dans ces procès; le propriétaire d'une usine ou d'une forêt aurait lui-même des frais à supporter, et les honoraires de son avocat seraient plus élevés peut-être que la cotisation qui lui serait imposée par la commune. C'est donc, à mon avis, une mesure détestable que le renvoi de ces questions aux tribunaux. »

La section centrale, dans son 2^e rapport, où se trouve longuement traitée la question constitutionnelle soulevée par M. Dewandre, mentionne également les inconvénients du système consistant à déférer aux tribunaux les débats qui pourraient s'élever entre la commune et les exploitants, au sujet de la réparation des chemins vicinaux dégradés.

« Il eût été déplorable, dit le rapport (page 1), que les communes eussent dû recourir à la voie judiciaire pour obliger les exploitants à contribuer à la réparation des chemins : la plupart d'entre elles auraient dû renoncer à poursuivre le redressement de leurs griefs légitimes, parce qu'elles auraient redouté les frais qu'entraînent toujours après eux les procès. Il faut bien le dire, la loi eût été paralysée dans ses résultats, si, dans cette matière, l'on n'avait pu avoir recours aux formes simples et rapides tracées par la loi pour l'établissement des taxes communales. »

Faisant allusion, plus loin, à la distinction qui, selon l'honorable M. Dewandre, devrait être établie, au point de vue de la compétence, entre la réparation des dommages passés et celle des dommages à venir, la section centrale ajoute (page 6) :

« Dans la pratique, cette distinction, appliquée d'une manière absolue, enlèverait à la loi la plus grande partie de son efficacité. En effet, il peut arriver que la dégradation extraordinaire dont se plaint la commune soit temporaire et non pas habi-

tuelle; qu'elle résulte de circonstances tout à fait passagères et exceptionnelles. Lorsque la détérioration se reproduit d'une manière permanente et sensiblement la même, on comprend que la fixation de la taxe se fasse pour l'avenir comme pour le passé; mais dans l'hypothèse que nous avons indiquée tout à l'heure, d'une détérioration passagère, le chemin sera complètement dégradé quand l'attention de l'autorité communale sera éveillée et qu'elle se décidera à frapper l'exploitant d'une subvention. Or, dans ce moment, la cause du dommage sera peut-être sur le point de cesser, et si la commune ne pouvait frapper que le dommage à venir, elle serait obligée de supporter les frais de réparation de son chemin.

» En France, c'est même la distinction contraire qui a prévalu. L'impôt ne peut y être établi qu'à raison d'une détérioration passée, et il n'est pas permis d'imposer les exploitants pour des faits à venir.

» La subvention, » dit M. Dalloz (v^o *Voirie par terre*, n^o 964), « doit être fixée chaque année, et, par suite, les conseils de préfecture ne pourraient, dans la prévision de dégradations éventuelles, imposer, pour l'avenir, des entreprises industrielles, à une subvention annuelle dont le chiffre serait fixé à l'avance. Les subventions doivent être réglées d'après des faits accomplis et non sur de simples prévisions (1). »

» Le même auteur (n^o 969) ajoute que les subventions doivent être réglées dans l'année même qui suit celle où les dégradations ont été commises, à peine de déchéance (2).

« Cela, dit M. Herman (n^o 432), est fondé en raison, puisqu'il serait impossible de constater des dégradations qui auraient eu lieu plusieurs années auparavant. »

» Enfin, la loi française donne, comme le projet de loi, à l'exploitant, la garantie d'une expertise.

» M. Dalloz (n^o 982), d'accord avec l'instruction ministérielle du 24 juin 1836, enseigne que « l'expertise doit être faite à la fin de l'année, si l'exportation est permanente; à la fin de l'exploitation, si elle est temporaire. »

» Ce système est appliqué en France depuis plus de quarante ans; il n'y a donné lieu à aucune plainte, et personne n'a signalé les inconvénients qu'il présenterait.

» Nous croyons donc que rien ne s'oppose,

(1) Conseil d'État, 19 nov. 1837. Instruction ministérielle du 24 juin 1836, sur l'art. 14. Herman, nos 439-464. Bost, page 327, n^o 45.

(2) Conseil d'État, 9 février 1850, D. P. 50, 3-39; — 26 juillet 1851 et 26 mai 1853, D. P., 1853, 5, 475.

en droit ou en fait, à ce que, lors de l'établissement d'une taxe spéciale, l'administration communale frappe également l'exploitant à raison de la dégradation antérieure. »

33. « Toutefois, ajoute le même rapport de la section centrale (page 7), pour donner toute espèce de garantie à l'industriel, nous déclarons attacher au mot *annuellement* cette portée, que, dans aucun cas, l'on ne pourra établir de taxe à l'occasion d'une dégradation remontant à plus d'une année.

» Dans l'exécution de la loi, le gouvernement devra donc déclarer prescrite toute demande de subvention pour une détérioration extraordinaire, qui n'aurait pas été occasionnée dans le cours de l'année antérieure à l'établissement de la taxe. »

Nous ajouterons ici, qu'aux termes de la loi, les impositions en vue de la réparation des dommages à venir ne pourront être non plus établies que pour une année.

L'introduction du mot *annuellement* dans la disposition qui nous occupe est une modification empruntée à la loi française (1^{er} rapport de la section centrale, page 8).

34. « En général, » dit le deuxième rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants (page 8), « il est à désirer que la dégradation existe encore au moment où l'on réclamera une subvention à raison de faits antérieurs. On ne peut, toutefois, en faire une règle absolue. L'expérience a démontré que les routes doivent être entretenues d'une manière en quelque sorte permanente : la dégradation doit être réparée dès le lendemain : c'est le système que l'on met aujourd'hui en pratique, et il produit d'excellents résultats. Si le dommage extraordinaire, à raison duquel la taxe est établie, devait subsister complètement au jour de l'établissement de la taxe, la commune serait amenée à laisser pendant assez longtemps en souffrance l'entretien de ses chemins. »

35. Dans la séance de la Chambre des Représentants du 28 février 1866 (page 433), l'honorable M. Wasseige a soulevé la question suivante :

« Je demanderai si les auteurs des détériorations qui existent actuellement pourraient être atteints après la publication de la loi, c'est-à-dire si on pourra leur imposer, à la suite d'une expertise contradictoire, une imposition particulière pour la réparation du chemin détérioré avant la loi.

» Il ne s'agit pas de donner à la loi un effet rétroactif. C'est un dommage causé sous une législation qui imposait, à celui

qui a causé le dommage, l'obligation de le réparer.

» L'obligation de réparer le dommage causé existait déjà; la sanction seule n'existait pas. Il n'y a donc pas là le moindre effet rétroactif. »

Voici la réponse faite, à cette demande, par M. Dupont, rapporteur de la section centrale :

« L'honorable M. Wasseige me pose la question de savoir si les dommages extraordinaires qui existeraient au moment de la promulgation de la loi pourraient donner lieu à des impositions.

» Je n'hésite pas, pour ce qui me concerne, à répondre affirmativement.

» Il ne s'agit pas, en effet, d'une question de dommage causé comme dans l'art. 1382 du code civil, mais d'un impôt. Il ne peut donc être question d'effet rétroactif. C'est simplement une question d'équité, et, à ce point de vue, l'imposition dont on frappera le dommage encore existant lors de la publication de la loi se justifie parfaitement. »

36. Citons, enfin, le passage ci-après du second rapport de la section centrale (page 8), qui est relatif à l'emploi du montant des impositions qui nous occupent :

« Le produit de la taxe devra être employé à la réparation du chemin qui y aura donné lieu. Cette disposition est même écrite dans la loi française. Sans en faire l'objet d'une prescription législative, nous estimons que c'est là une règle dont l'administration ne doit se départir que dans des cas exceptionnels. »

§ 2.

S'il existe des péages sur ce chemin, ces impositions ne pourront être établies que si les péages ne suffisent pas à son entretien.

37. L'art. 76 n° 2 de la loi du 30 mars 1836 reconnaît positivement aux conseils communaux, moyennant l'approbation royale, le droit d'établir des péages sur les chemins vicinaux.

Aussi, lors de la discussion parlementaire de la loi du 10 avril 1841, a-t-il été constaté que le paragraphe final de l'art. 23 de cette loi n'accordait aux communes aucune faculté nouvelle. (*Chambre des Représentants, séance du 17 février 1840 (1)*). Il suit de là que la loi du 19 mars 1866, en abrogeant l'art. 23

précité de la loi de 1841, n'a point enlevé aux conseils communaux le droit de provoquer l'établissement de péages sur leurs chemins, à l'effet de pourvoir à l'entretien de ceux-ci.

C'est, d'ailleurs, ce qui a été formellement déclaré par le Ministre de l'intérieur, dans la séance du Sénat du 13 mars 1866 (*Annales parlementaires*, p. 380), ainsi qu'il résulte de l'extrait suivant de la discussion :

M. Pirmez : « Le projet de loi supprime le dernier paragraphe de l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841; ce paragraphe n'est pas reproduit dans le projet de loi; cependant, je ne crois pas qu'on veuille empêcher d'établir des péages comme l'autorisent d'autres dispositions. »

M. le Ministre de l'intérieur : « Nullement. »

M. Pirmez : « Nous sommes donc d'accord. »

38. Dans la même séance du Sénat (*Annales parlementaires*, p. 381), l'honorable *M. Pirmez* émit le vœu que les communes ne fussent autorisées à prélever la taxe ou la subvention dont il est question au projet de loi, qu'en cas d'insuffisance du produit du droit de péage qu'elles devraient d'abord établir pour tout le monde.

« Si vous consultiez, » dit-il à ce propos, « tous les industriels, tous les conseils communaux du pays, je suis certain que tous se prononceraient de préférence en faveur d'un droit de péage, dont l'uniformité d'application ne donnerait pas lieu à tous les inconvénients que va susciter l'application d'une subvention extraordinaire à charge de quelques habitants seulement. »

« Les impôts arbitraires sont aussi pénibles à supporter par le contribuable qu'à établir par l'autorité. Remarquez, Messieurs, qu'une subvention est quelque chose de tout à fait insolite, et qu'elle ne peut même être établie que par exception à la Constitution. Les articles 112 et 113 de la Constitution sont formels. C'est donc une loi d'exception à la Constitution qu'on nous convie à voter. Une loi pareille ne devrait être portée qu'en cas de nécessité, et lorsqu'une loi générale applicable à tous doit être insuffisante. Donc, Messieurs, la subvention qu'elle permet de prélever ne devrait être autorisée que pour autant que le péage, préalablement établi à charge de tous les habitants, fût d'un produit insuffisant pour payer les dépenses d'entretien. »

« Je ne propose pas d'amendement; mais, pour le cas où il conviendrait au Sénat d'examiner la question au point de

vue auquel je me suis placé, voici comment je formulerais ma pensée, en modifiant entièrement le § 2 du projet :

« Ces impositions ne pourront être établies qu'en cas d'insuffisance des péages institués ou qui seraient institués sur ce chemin, sans exemption en faveur des dites entreprises ou exploitation. »

Cette proposition fut combattue, dans les termes suivants, par l'honorable baron de Woelmont :

« Quant à la proposition de l'honorable *M. Pirmez*, dit-il, je ne la crois pas pratique, et voici pourquoi : C'est qu'il s'agit ici de déterminer dans quelle proportion l'industriel aura pu endommager, non pas telle ou telle partie de la voirie vicinale, mais toutes les voies de communication de la commune. »

« Les betteraves ne sont pas toujours conduites à une sucrerie, par exemple, par le même chemin; elles y arrivent de divers côtés. »

« Comment donc établirez-vous un péage sur tous ces chemins; et allez-vous, à l'occasion de cet établissement qui détruit outre mesure, faire payer tout le monde? Cela n'est pas possible. »

« Rien n'est sage, me paraît-il, comme d'estimer d'une manière complète les dommages que l'industriel a pu causer à la voirie communale, et de l'imposer en conséquence. »

« Ne multiplions pas ce que l'on vient de déclarer regrettable et d'abolir pour partie. »

M. Pirmez : « J'ai dit et je crois que *M. le Ministre* est de mon avis, qu'il fallait établir des péages, et que ce n'était qu'en cas d'insuffisance, qu'on devrait demander des subventions aux exploitants. »

« On m'a répondu que je m'étais trompé. »

« Je crois que ce sont mes honorables collègues eux-mêmes qui sont dans l'erreur. Du reste, si je me trompe, c'est en bonne société, car l'idée que j'ai émise est l'idée de la loi elle-même, qui s'est bien gardée de dire, comme on le suppose à tort, que la subvention devait être établie en masse, pour la réparation de tous les chemins de la commune. »

« La loi de 1841 dit, qu'en cas d'opposition de la part desdits propriétaires et entrepreneurs, les communes pourront être autorisées à établir un péage, et cela sur tout chemin... »

« Ces Messieurs se trompent donc lorsqu'ils disent qu'il s'agit de tous les chemins. »

« La loi de 1841 dit positivement, et ce sont ses premiers mots : « lorsqu'un chemin... » Il ne s'agit donc que d'un chemin à

la fois. Votre projet s'exprime de la même manière : « lorsqu'un chemin entretenu à l'état de viabilité sera habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations, etc., etc. »

» Si vous voulez rentrer dans l'esprit de la loi de 1841 et dans l'esprit de la Constitution, qui veut que les péages, comme toutes autres contributions, soient établis d'une manière générale, sans privilège pour personne, et qu'il n'y ait de dérogation qu'exceptionnellement, et par une loi, en cas de nécessité, vous devez prendre en considération les observations que j'ai présentées. »

M. le Ministre de l'Intérieur : « L'honorable M. Pirmez se trompe, s'il croit que je suis d'avis, comme lui, qu'il conviendrait d'obliger les communes à placer des barrières, avant de les autoriser à imposer une taxe spéciale aux industriels qui dégradent extraordinairement les chemins. »

La proposition dont il s'agit n'a pas eu d'autre suite. Il a donc été entendu que l'autorité communale peut atteindre, à son gré, l'industriel dont les transports dégradent extraordinairement un ou plusieurs chemins vicinaux de la localité, soit au moyen de l'établissement d'un péage, soit par l'imposition prévue par la loi du 19 mars 1866, soit même par ces deux moyens réunis, sauf la réserve inscrite aux §§ 2 et 3 de la susdite loi.

39. La question de savoir si une même exploitation, dans le cas indiqué, pourrait être atteinte à la fois par l'imposition spéciale et par un droit de péage, avait été examinée en premier lieu par la 5^e section de la Chambre de Représentants et résolue négativement.

Mais la section centrale l'a tranchée dans le sens contraire.

« Soumettra-t-on l'industriel à une subvention, dit le premier rapport de cette commission (page 8), quand il existera un péage sur le chemin ? »

» Cette question a donné lieu à une discussion assez animée dans le sein de la section centrale. Elle a fini par se rallier à l'idée que l'existence d'un péage ne devait pas exclure la faculté d'imposer une subvention obligatoire à l'industriel qui détériorerait un chemin d'une manière extraordinaire. Le péage, dans un grand nombre de cas, et surtout quand il s'agit de transports pondéreux pendant la saison des pluies, est complètement insuffisant pour réparer le dommage causé à la route. Il peut même arriver que l'exploitant échappe au

péage, soit en vertu d'une exemption légale, soit par suite de la situation des lieux. Dans tous les cas, une disposition qui interdirait la subvention quand il existe un péage, serait contraire aux intentions du législateur de 1841 ; il a posé ce principe d'équité que chacun doit contribuer à l'entretien d'un chemin, en proportion de l'usage qu'il en fait et de l'utilité qu'il en retire. Or, l'industriel qui cause à la route un dommage bien plus considérable que la taxe qu'il acquitte, ne sera pas atteint comme la loi l'a voulu. »

Les considérations qui précèdent ont été appuyées, dans la séance de la Chambre des Représentants du 28 février 1866 (page 433), par l'honorable M. Wasseige.

« Il est bien entendu, dit-il, que d'après le texte de la loi, s'il existe des péages, celui qui supporte le péage, et qui aurait dégradé la route, sera également obligé de concourir à son entretien, malgré le péage auquel il est assujéti, et cela me paraît de toute justice, car, enfin, il peut très-bien arriver que le péage soit complètement insuffisant pour l'entretien de la route, et, dès lors, celui qui a usé le plus doit payer le plus pour la partie de l'entretien ; ce n'est que parfaitement juste. »

40. Quant aux motifs qui ont engagé le législateur à apporter au principe qui vient d'être exposé la restriction prévue par le paragraphe qui nous occupe, ils sont indiqués de la manière suivante dans le premier rapport de la section centrale (page 6) :

« La section centrale a pensé qu'il y avait lieu d'introduire, en faveur des industriels, une exception au principe de la subvention : elle consiste à ne l'admettre, concurremment avec des péages, que si ces derniers ne suffisent pas à l'entretien du chemin. S'il y a équilibre entre les frais d'entretien et le montant de la taxe, il y a présomption que le chemin n'est pas détérioré d'une manière extraordinaire, et, dès lors, il n'y a pas lieu de recourir à une mesure qui, dans l'application, peut donner lieu à des appréciations plus ou moins arbitraires. »

§ 3.

Si les transports à raison desquels un exploitant est frappé d'une imposition sont soumis à des péages, il lui en sera tenu compte pour déterminer le chiffre de cette imposition.

41. La troisième section de la Chambre des Représentants ayant appelé l'attention de la section centrale sur le point de savoir s'il ne conviendrait pas de déclarer expres-

sément dans la loi que, pour la fixation de la subvention, on tiendra compte de la taxe de péage déjà acquittée par l'industriel, cette commission résolut la question affirmativement dans son premier rapport (page 6), en invoquant les considérations suivantes :

« S'il est juste que, pour imposer une subvention, la commune ne soit pas obligée de renoncer aux péages, il faut aussi que l'on tienne compte à l'exploitant des taxes qui auront frappé les transports à raison desquels il est spécialement imposé.

» Il résulte bien clairement de la discussion de la loi de 1841, que toute dégradation ne donnera pas nécessairement ouverture à la subvention, mais que l'administration examinera, au préalable, si le montant de la taxe annuelle payée, soit par cet industriel, soit par ses acheteurs ou fournisseurs, à raison du passage des transports de son usine devant le bureau de perception, n'est pas assez élevé pour justifier les détériorations commises. En un mot, il n'y a pas usage abusif du chemin de la part de l'exploitant, s'il ne le dégrade pas dans une proportion qui excède la part pour laquelle il intervient, par les péages, dans les frais d'entretien. »

42. Dans la séance de la Chambre des Représentants du 28 février 1866 (*Annales parlementaires*, page 434), l'honorable M. Elias fit observer que s'il était équitable, pour fixer le chiffre des impositions spéciales, de tenir compte à l'industriel du montant des péages auxquels ses transports sont soumis, il était rationnel, par les mêmes motifs, de lui tenir compte des taxes locales payées par lui pour la réparation des chemins, et proposa, en conséquence, de rédiger ainsi le § 3 du projet de loi :

« Si l'exploitant contribue à l'entretien ordinaire des routes, dans une commune, par le paiement de taxes locales, ou si les transports à raison desquels il est frappé... etc. »

M. Dupont, rapporteur de la section centrale, repoussa cette proposition par les motifs que nous allons rappeler :

« Je crois, dit-il, que l'introduction de cet amendement n'ajouterait rien à la loi ; qu'il ne ferait pas connaître plus clairement l'intention du législateur, qui résulte suffisamment du texte du rapport.

» Je lis, en effet, dans le rapport de la section centrale : « Il faut tenir compte à l'exploitant de tous les sacrifices qui lui sont déjà imposés pour l'entretien de la

» dommage qu'il cause dépasse, dans de » notables proportions, la part pour laquelle » il intervient dans les frais de réparation, » une taxe spéciale devra être acquittée par » lui. Pour la fixer, on prendra en considé- » ration le dommage extraordinaire qu'il » occasionne. »

» Il est donc bien certain que, quand on viendra frapper un industriel d'une imposition, à raison de dégradations extraordinaires qu'il a causées, il faudra commencer par tenir compte de toutes les taxes qu'il peut acquitter, de toutes les contributions qu'il peut payer pour la voirie, et, en présence de ces chiffres qui formeront son actif, on placera son passif, et si les dégradations qu'il occasionne dépassent notablement le chiffre de cet actif, il y aura lieu de lui imposer une subvention extraordinaire proportionnée à l'excédant.

» C'est ainsi que j'entends la loi, et je ne pense pas qu'en introduisant l'amendement de M. Elias dans le projet que nous discutons, l'intention du législateur serait plus clairement exprimée. »

M. le Ministre de l'Intérieur ayant déclaré se rallier à ces explications qui sont parfaitement conformes, du reste, à l'esprit de la loi du 10 avril 1841 (1), M. Elias déclara retirer son amendement.

§ 4.

Le conseil communal fixera, à titre provisoire, le montant de chaque imposition spéciale. Sa délibération sera notifiée aux exploitants par la voie administrative ; ceux d'entre eux qui se croiraient lésés pourront, pendant quinze jours, à dater de la notification, réclamer auprès du conseil communal et même exiger une simple expertise contradictoire.

« 43. La section centrale, en se ralliant au principe de la subvention obligatoire, dit le premier rapport de cette commission (page 7), a voulu éviter, autant que possible, tous actes arbitraires dont les exploitants pourraient être victimes. Les garanties qu'elle propose d'introduire en leur faveur sont les suivantes :

» 1^o Une estimation provisoire et préalable doit avoir lieu ; elle doit être notifiée aux exploitants par voie administrative, c'est-à-dire, suivant les cas, par le collègue des bourgmestre et échevins ou par le gouverneur.

» 2° Un délai de quinze jours leur est accordé pour produire leurs observations.

» 3° Ils peuvent exiger une expertise contradictoire.

» 4° Ce n'est qu'après l'accomplissement de ces formalités, que l'autorité compétente, c'est-à-dire le conseil communal, la députation ou le Roi, fixe le chiffre de la subvention.

» 5° Un recours pourra être exercé par l'exploitant auprès de l'autorité supérieure contre les décisions du conseil communal et de la députation.

» Le même recours est accordé aux autorités communales contre les décisions de la députation permanente.

» Cet ensemble de mesures empêchera que les communes ne cherchent à faire supporter par les exploitants, sans en avoir le droit, une partie de leurs frais d'entretien. Ils peuvent présenter leurs observations, démontrer l'inanité des griefs que l'on articule contre eux, éclaircir la question de fait à l'aide d'une expertise, se pourvoir jusqu'auprès du Roi contre les décisions administratives qui auraient porté atteinte à leurs droits. Il nous semble impossible que, dans ces conditions, le droit d'imposer une subvention entraîne encore des abus sérieux.»

44. L'honorable comte de Robiano, dans la séance du Sénat du 13 mars 1866 (*Annales parlementaires*, p. 382), avait compris la disposition du § 4, qui charge le conseil communal de fixer d'abord à titre provisoire le montant des impositions spéciales, en ce sens que cette assemblée était appelée à régler la quotité que devront payer ceux qui auront dégradé les routes, avant même que les dégradations aient été faites.

Mais cette interprétation ne fut point admise par le Ministre de l'Intérieur, qui précisa de la manière suivante la portée de la disposition dont il s'agit : « Lorsqu'on parle de fixation à titre provisoire, dit-il, cela signifie tout simplement que la commune, après une première délibération, fixe un rôle et que ce rôle n'est que provisoire, puisqu'il ne devient définitif qu'après accomplissement des formalités et après avoir été rendu exécutoire par la députation.»

45. La loi exige que le conseil fixe le montant de *chaque imposition spéciale*; il ne peut donc s'agir ici de la formation d'un rôle indiquant la somme totale à réclamer aux industriels intéressés, sans énumération de leur contingent respectif.

C'est ce qu'a fait clairement comprendre

la section centrale, en disant, dans son premier rapport (p. 8) : « La subvention devra être fixée pour chaque exploitant *spécialement*, et non en bloc, sauf répartition entre les divers industriels qui ont contribué à la dégradation extraordinaire.»

46. Quant à ce qu'il faut entendre ici par une *notification par la voie administrative*, nous l'avons déjà renseigné ci-dessus, n° 43. C'est une information donnée à la requête du collège des bourgmestre et échevins si l'exploitant habite la commune, et à l'intervention du gouverneur, dans tout autre cas.

47. « Le § 4 du projet, dit l'honorable M. Thonissen, dans la séance de la Chambre des Représentants du 28 février 1866 (*Annales parlementaires*, p. 434), se termine par ces mots : « *une simple expertise contradictoire*. » Il me semble qu'on devrait expliquer ce qu'on entend par cette expression. Je crois avoir entrevu l'opinion qui a guidé la section centrale; mais, à coup sûr, cette opinion n'est pas assez clairement exprimée. En France, on peut demander une expertise judiciaire; en Belgique, la section centrale, si je ne me trompe, ne veut que l'expertise extrajudiciaire. Si telle a été réellement l'intention des auteurs du projet, je les engage à le dire d'une manière formelle. Les parties intéressées pourraient prétendre plus tard qu'elles ont le droit d'exiger une expertise judiciaire. On préviendra toute difficulté à cet égard, en déclarant que, dans tous les cas, ceux qui ont occasionné la dégradation exceptionnelle du chemin, ne pourront réclamer qu'une expertise extrajudiciaire, une expertise administrative.»

Voici la réponse de M. Dupont, rapporteur de la section centrale :

« M. Thonissen me demande quelle est la signification que la section centrale attache aux mots : « *simple expertise contradictoire*; » je réponds : c'est celle que M. Thonissen y attache lui-même. Comme il ne s'agit pas, suivant nous, de la réparation d'un dommage, mais d'une imposition qui est réglée par l'autorité administrative, il ne doit pas y avoir lieu à expertise judiciaire. Les mots : *simple expertise* sont ceux dont se servent les jurisconsultes et les arrêts, lorsqu'ils veulent indiquer une expertise du genre de celle dont nous nous occupons, affranchie de toutes les règles du Code de procédure.

§ 5.

Après l'accomplissement de ces formalités, les impositions seront réglées par le conseil

communal : toutefois, si l'exploitation est située dans une autre commune que celle sur le territoire de laquelle les dégradations ont eu lieu, l'imposition sera déterminée, à la demande du conseil communal de cette dernière commune, par la députation permanente, si l'établissement est situé dans la même province, et par le Roi, dans tout autre cas.

48. Aux termes de ce paragraphe, lorsque l'exploitation dont les transports dégradent un chemin vicinal est située dans la commune même sur le territoire de laquelle le chemin se trouve, le conseil communal de cette localité peut seul apprécier s'il convient d'établir l'imposition spéciale ; l'autorité supérieure n'est point admise à l'y contraindre.

Deux membres de la législature, M. le député Mouton et M. le sénateur comte de Ribaucourt, ont cru voir un abus dans ce pouvoir absolu accordé aux autorités locales, et se sont prononcés en faveur d'un système qui consisterait à faire intervenir le pouvoir supérieur dans le cas où un conseil communal se refuserait à voter une imposition dont l'utilité serait bien constatée.

Voici les observations qu'a présentées, à cet égard, l'honorable M. Mouton, dans la séance de la Chambre des Représentants du 28 février 1866 (*Annales parlementaires*, p. 436) :

« Je vois, par le projet de la section centrale, que c'est le conseil communal qui fixe le montant des impositions spéciales. Mais il se peut que les industriels, appelés à fournir ces subventions, fassent eux-mêmes partie du conseil ou y dominent au point d'empêcher l'adoption de ces impositions. Je demanderai à l'honorable rapporteur ce qui arriverait dans cette hypothèse, et s'il ne serait pas convenable de prévoir ce cas par une disposition particulière, afin que l'inaction calculée du conseil ne puisse faire obstacle à l'établissement de la taxe destinée à réparer les dégradations extraordinaires. »

M. Dupont, rapporteur de la section centrale, a répondu, sur ce point :

« La question que vient de poser l'honorable M. Mouton a été discutée dans le sein de la section centrale; elle avait été soulevée également dans une des sections ; on s'était demandé ce qui arriverait s'il y avait inaction de la part du conseil communal, ou bien encore si le conseil communal et les exploitants étaient parfaitement d'accord pour imposer les derniers d'une manière complètement insuffisante.

» Nous avons pensé que, dans ces cas, il fallait laisser les choses dans leur état et ne pas porter atteinte à l'indépendance de la commune, puisque l'intérêt général n'en souffrirait pas. En effet, la députation permanente a, en vertu de l'art. 22 de la loi de 1841, le droit d'obliger d'office les conseils communaux à entretenir les chemins. Je doute fort, du reste, que, lorsque la commune devra ainsi réparer le chemin dégradé par les industriels, et lorsque les habitants devront payer des taxes de ce chef, je doute fort que, dans cette situation, les partisans des exploitants parviennent à se maintenir au sein du conseil communal.

» Ce que je viens de dire est relatif au cas où il s'agit d'un chemin d'un intérêt purement local. S'il est question d'un chemin de grande communication, alors c'est la députation permanente ou le gouvernement qui statue, et l'inconvénient ne se produira pas. »

L'affaire n'a pas eu d'autre suite devant la Chambre des Représentants, mais la question qu'elle soulève s'est reproduite au Sénat le 13 mars 1866 (*Annales parlementaires*, pages 376 à 379).

« Je ne vois pas entre les mains du gouvernement, dit l'honorable comte de Ribaucourt, des moyens assez coercitifs pour l'exécution de la loi, si les conseils communaux ne veulent pas s'y conformer.

» La loi dit que ce sont les conseils communaux qui constateront l'état de dégradation des routes. Or, il arrivera ce qui arrive déjà maintenant, c'est que, comme la généralité des membres des conseils communaux sont les usiniers qui détruisent les routes, ils ne s'imposeront pas eux-mêmes. Je demande quelle force le gouvernement aura, dans ce cas, pour faire exécuter la loi.

» Vous le savez, Messieurs, je regarde depuis très-longtemps comme indispensable de s'occuper de l'entretien de la voirie vicinale. Des sommes très-considérables ont été dépensées depuis bien des années pour cet important objet, et il serait bien fâcheux de voir ces dépenses rester stériles. C'est, selon moi, ce qui arriverait, si la loi ne donnait pas assez de pouvoirs au gouvernement pour forcer les conseils communaux à rétablir leurs voies de communication dans un état satisfaisant. »

Voici les objections qui ont été opposées, pendant la discussion, à la proposition du comte de Ribaucourt.

M. le baron Dellafaille : « L'honorable comte de Ribaucourt demande si le gouvernement est armé de pouvoirs suffisants

pour suppléer à l'inaction de la commune, et pour agir, en ce cas, à sa place.

» Je crois, Messieurs, que les pouvoirs qu'il réclame pour le gouvernement seraient complètement exorbitants. La voirie vicinale est une affaire de la commune; c'est à la commune de régler cette matière.

» L'honorable comte de Ribaucourt nous dit : un conseil communal peut être composé de personnes intéressées qui refuseront de se servir de la faculté que donne la loi.

» J'ai l'honneur de répondre, d'abord que ce cas sera excessivement rare, si tant est qu'il se présente, et que la plupart des conseils communaux sont composés de personnes qui contribuent, et par l'argent, et par leurs prestations, à l'entretien de la voirie vicinale. Mais, Messieurs, quoi qu'il en soit, il est une question bien plus grave : Faut-il que le gouvernement se substitue à la commune et qu'il administre en son lieu et place? Je crois, Messieurs, qu'un pareil système est diamétralement en opposition avec l'esprit de toutes nos institutions.

» Que deviendrait l'administration communale, si le gouvernement ne se bornait plus à surveiller les communes, à exiger qu'elles se renferment dans les termes des lois? Si le gouvernement pouvait prendre le rôle de l'administration communale, s'il pouvait administrer en son lieu et place, nous n'aurions plus de communes, nous n'aurions plus qu'une administration centrale résidant au ministère de l'intérieur; et je pense que M. le Ministre de l'Intérieur, pas plus que nous-mêmes, ne voudrait de ces fonctions.

» S'il doit résulter quelques inconvénients du système que je défends, j'en prendrai mon parti, et je le subirai, plutôt que d'admettre que l'on arme le gouvernement d'un pouvoir centralisateur comme il ne s'en trouve dans aucun pays. »

M. Fortamps : « Je dis, comme l'honorable membre, qu'avant tout nous devons chercher à conserver intactes la liberté communale, la liberté provinciale, les libertés de chaque corps constitué. Nous ne pouvons pas laisser le pouvoir central empiéter sur ces libertés qui sont chères à tous les Belges, et qui ont fait, depuis plusieurs siècles, la gloire de notre pays. »

M. T'Kint de Naeyer : « Contrairement à l'opinion émise par l'honorable comte de Ribaucourt, je crois que l'intérêt public est sauvegardé. Les communes sont tenues d'entretenir les chemins vicinaux, et, quand elles ne le font pas, l'autorité supérieure

peut les y contraindre. J'ajouterai que le projet trouve sa sanction dans l'art. 22 de la loi du 10 avril 1841... Le principe est posé, il suffit de l'appliquer. Il n'est donc pas nécessaire d'armer le gouvernement de pouvoirs extraordinaires dont il pourrait abuser au détriment de nos libertés communales. »

M. le Ministre de l'Intérieur : « Il ne faut pas perdre de vue que nos communes ont des attributions qui leur sont propres, qu'elles ont des droits à exercer et des devoirs à remplir, et que vouloir leur enlever leurs droits pour les transmettre à l'État, c'est faire de la centralisation que, pour ma part, je repousse dans toutes les circonstances. Si la loi donnait au gouvernement le droit de forcer les communes à imposer, malgré elles, certains industriels pour l'entretien de la voirie, même dans des cas exceptionnels, elle armerait le gouvernement d'un droit qu'il ne doit pas exercer, parce que tout ce qui concerne la voirie rentre dans les attributions de l'autorité communale. »

— En résumé donc, il est du devoir des autorités locales d'assurer le bon entretien de la voirie vicinale, en créant à cet effet les ressources nécessaires; si elles cherchent à se soustraire à cette obligation, la députation permanente peut agir en leur lieu et place, conformément à l'art. 22 de la loi du 10 avril 1841, et, à ce titre, créer toutes les impositions qu'elle juge justes et utiles, voire même celle que prévoit la loi du 19 mars 1866; mais si la voirie vicinale d'une localité est bien entretenue, ni le gouvernement, ni la députation, sauf les cas spéciaux prévus par cette dernière loi, ne peuvent s'immiscer dans la recherche des moyens financiers auxquels il serait le plus convenable de recourir pour assurer une répartition équitable de la dépense entre les diverses catégories d'intéressés; pareille immixtion serait une atteinte aux prérogatives de la commune. Nous citerons, pour terminer, les observations suivantes de l'honorable baron Dellafaille, qui confirment, sur tous les points, l'exactitude de ce résumé de la discussion :

« Il ne faut pas perdre de vue, Messieurs, que l'intérêt de la voirie vicinale est ici complètement hors de cause. Les communes sont obligées d'entretenir leurs chemins, et, quand elles ne le font pas, les députations permanentes et le gouvernement sont armés de tous les pouvoirs nécessaires pour les y contraindre.

• Il s'agit ici, non pas de l'entretien des

chemins vicinaux, mais des moyens de procurer aux communes l'argent nécessaire pour y pourvoir. Voilà toute la question.

» Ce moyen doit-il consister dans la faculté d'imposer extraordinairement des industriels qui détériorent exceptionnellement les chemins communaux? Sur ce point, je pense qu'il n'y aura pas plus de désaccord au Sénat qu'il n'y en a eu à la Chambre des Représentants.

» Mais l'honorable comte de Ribaucourt ne se contente pas de cela; il veut que le gouvernement soit armé du droit de frapper cette imposition, même quand l'autorité locale ne le croit pas nécessaire.

» Qu'en résulterait-il, encore une fois? C'est que le gouvernement administrerait en lieu et place de la commune. Or, c'est un pouvoir qu'il n'a pas, que la députation permanente ne possède pas davantage. Le droit de ces autorités se borne à contrôler, à voir si la commune remplit ses obligations, si elle se tient dans les limites assignées par la loi, et à l'y ramener si elle s'en écarte.

» L'honorable comte de Ribaucourt nous dit : il est des chemins qui sont mal entretenus; il y a des abus, Messieurs, tout est sujet à abus, et s'il fallait armer le gouvernement de pouvoirs extraordinaires pour les réprimer, il faudrait le faire dans de nombreux cas où les mêmes inconvénients se présentent. En définitive, si vous admettez que le gouvernement puisse se substituer à la commune et administrer à sa place, le conseil communal deviendra un simple commis; M. le Ministre de l'Intérieur deviendra le bourgmestre général, universel, omnipotent de tout le pays. »

49. Les considérations exposées plus haut, n° 32, démontrent suffisamment que les impositions spéciales qui nous occupent peuvent être réglées administrativement par le conseil communal, après l'accomplissement des formalités prévues par le § 4 de la loi du 19 mars 1866, alors même qu'il y aurait contestation entre la commune et l'industriel sur le chiffre desdites impositions, lequel, dans aucun cas, ne peut être fixé par l'autorité judiciaire, puisqu'il s'agit ici d'une véritable imposition et nullement d'une question de dommages-intérêts.

50. Le premier rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants (page 7) résume de la manière suivante le principe qui a dicté les §§ 5, 6 et 7 de la loi du 19 mars 1866 :

« Par qui le dommage sera-t-il fixé?

» Cette question doit se résoudre par une distinction :

» S'agit-il d'un chemin de grande communication, qui intéresse plusieurs communes d'une même province ou de deux provinces limitrophes? C'est, aux termes des art. 24 et 25 de la loi de 1841, la députation permanente et le gouvernement, suivant les cas, qui concentrent en leurs mains tous les pouvoirs. Ils désignent les communes qui doivent contribuer aux dépenses d'entretien et la proportion dans laquelle chacune d'elles devra intervenir dans ces frais.

» S'il en est ainsi, c'est, à notre avis, à ces autorités qu'il appartient, pour des chemins de cette catégorie, de fixer, pour chaque industriel, le montant de la subvention spéciale qui lui doit être imposée. C'est, du reste, de cette manière que l'on agit déjà aujourd'hui dans la pratique.

» S'agit-il, au contraire, d'un chemin qui n'a pas été déclaré de grande communication, la commune sur le territoire de laquelle il se trouve a conservé son droit d'administration plein et entier; c'est, dès lors, conformément aux principes généraux, le conseil communal qui doit fixer le montant de la subvention, sauf recours à la députation permanente en cas de dissentiment.

» Cette marche devra cependant être abandonnée quand le siège de l'exploitation se trouvera dans une commune autre que celle dont elle dégrade les chemins. Ce sera alors la députation qui devra intervenir, si l'établissement se trouve dans la même province, et le Roi, dans tout autre cas; il faudra, bien entendu, une demande de la commune intéressée. »

51. D'après ces explications, le § 5 de la loi de 1866 fixe la compétence dans tous les cas où il s'agit d'un chemin qui n'a point été déclaré de grande communication, soit que ce chemin intéresse une commune seulement ou qu'il en intéresse plusieurs, soit qu'il parcoure une seule localité ou qu'il en traverse deux ou davantage, soit enfin que ledit chemin tout entier existe sur le territoire d'une même province ou qu'il emprunte le territoire de deux provinces voisines. Dans chacune de ces différentes hypothèses, une imposition spéciale ne peut être créée du chef de dégradations, qu'à l'intervention de la commune intéressée, et doit être réglée par le conseil communal, la députation permanente ou le Roi, selon les distinctions inscrites au § 5 qui nous occupe, après l'accomplissement des formalités préparatoires que prévoit le § 4, et qui doivent

être, dans tous les cas, remplies par le conseil communal qui a décidé l'imposition, alors même que l'exploitation serait située dans une autre localité.

Si cette circonstance se présente, la délibération qui fixe à titre provisoire le montant de la subvention sera notifiée à l'intéressé par l'entremise du gouverneur de la province (v. n° 43), et la députation ou le gouvernement, selon les cas, seront parfaitement libres, après avoir pris connaissance des pièces de l'instruction préparatoire accomplie, d'admettre le chiffre proposé par la commune, de le réduire, de le majorer et même de rejeter l'imposition si elle ne paraît point équitable.

Nous verrons, au contraire, plus loin, que lorsque les autorités supérieures fixent directement l'imposition, en matière de chemins de grande communication, les formalités préparatoires du § 4 ne doivent pas être accomplies (n° 55); et que lorsque ces autorités statuent sur recours, elles ne peuvent majorer le taux de la subvention réglée par le conseil communal (nos 58 et 59).

§ 6.

S'il s'agit d'un chemin vicinal de grande communication ou si l'on se trouve dans le cas prévu par l'art. 25 de la loi du 10 avril 1841, l'imposition, suivant le cas, sera fixée directement, soit par la députation, soit par le Roi, après avoir entendu les parties et les conseils communaux intéressés.

52. Nous avons déjà exposé ci-dessus (n° 50) les motifs qui ont engagé la section centrale de la Chambre des Représentants à proposer à la législature d'accorder à la députation permanente le droit d'établir directement les impositions spéciales qui nous occupent, lorsqu'il s'agit de détériorations faites à un chemin vicinal de grande communication.

Dans cette circonstance, aux termes du rapport de la commission, la députation « fixera, pour chaque industriel, le montant de la subvention spéciale qui doit lui être imposée. » Les observations présentées ci-dessus, n° 50, sont donc applicables aux impositions créées d'office par la députation permanente ou le gouvernement.

53. Si l'on s'en rapportait aux considérations exposées par la section centrale à l'appui de la disposition qui est inscrite au

§ 6 de la loi du 19 mars 1866 (v. ci-dessus, n° 50), il faudrait admettre que ledit § 6 concerne uniquement les chemins de grande communication, soit qu'ils intéressent une seule province, soit qu'ils en intéressent plusieurs.

Tel n'est cependant pas l'esprit de la loi, dont le texte indique clairement que, dans son § 6, il s'agit de deux catégories de chemins distinctes, savoir : en premier lieu, ceux qui sont de grande vicinalité, et, en second lieu, ceux qui font l'objet de l'art. 25 de la loi du 10 avril 1841, c'est-à-dire, « qui intéressent des communes appartenant à des provinces différentes, » alors même qu'ils seraient de petite vicinalité (1).

54. Mais cette interprétation, la seule admissible en présence des termes si formels de la loi, soulève une difficulté de compétence.

D'après le § 5 de la loi de 1866, applicable aux chemins de petite vicinalité, l'initiative des projets d'imposition spéciale appartient nécessairement à la commune, et ce n'est qu'à la demande du conseil communal de la localité sur le territoire de laquelle les dégradations ont eu lieu, que, dans certaines circonstances, la députation permanente ou le Roi peuvent statuer sur les projets dont il s'agit; la députation permanente, quand l'exploitation est située dans une autre commune que celle qui réclame; le Roi, « dans tout autre cas. »

Le sens de ces derniers mots est aisé à saisir; ils attribuent évidemment au Roi le pouvoir de statuer sur la demande du conseil communal lorsqu'il s'agit de chemins « qui intéressent des communes appartenant à des provinces différentes. »

Mais nous venons de voir que le § 6 de la loi charge le Roi de fixer directement l'imposition lorsqu'il s'agit de chemins de cette nature, c'est-à-dire de la fixer d'office, sans qu'une demande de la commune soit nécessaire, sans même, comme nous le dirons plus loin, qu'il y ait lieu de procéder aux formalités préparatoires prévues par le § 4.

Ainsi, à l'occasion du même fait, le § 5 n'accorde au Roi qu'un pouvoir limité, tandis que le § 6 lui reconnaît un pouvoir absolu.

Que conclure de là ?

Une chose bien simple, selon nous, c'est que le § 6, en disposant que l'imposition qu'il prévoit sera fixée directement par le Roi, n'a rien d'impératif, en ce sens qu'il attribue au gouvernement la faculté d'agir d'office, sans lui méconnaître celle de statuer

(1) *Législation vicinale belge*, n° 228.

sur la demande des conseils communaux dans les cas et de la manière prévue par les §§ 4 et 5 de la loi (1).

Et nous ajouterons que le même principe doit, dès lors, s'appliquer aux décisions à prendre par les députations permanentes lorsqu'il s'agit des chemins de grande communication intéressant une seule province.

En résumé donc, la marche générale à suivre, au point de vue de la compétence, pour créer une imposition industrielle, est celle que tracent les §§ 4 et 5 de la loi du 19 mars 1866; mais, dans les cas particuliers que prévoit le § 6 de la même loi, la députation permanente ou le Roi, selon les cas, peuvent s'écarter de cette marche, s'ils le jugent utile, en observant alors les conditions spéciales auxquelles le législateur a subordonné leur intervention à titre d'autorité, c'est-à-dire leur action d'office.

55. Le projet élaboré primitivement par la section centrale de la Chambre des Représentants disposait que, lorsque la subvention sera fixée directement par la députation ou par le Roi, « les formalités préparatoires qui sont prescrites au conseil communal seront également observées, » en d'autres termes que le § 4 de la loi recevrait son application.

Cette stipulation a été critiquée, de la manière suivante; par l'honorable M. Thonissen, dans la séance de la Chambre des Représentants du 28 février 1866 (*Annales parlementaires*, page 433):

« Je n'ai demandé la parole, dit-il, que pour présenter une observation concernant la rédaction du § 6 du projet, rédaction qui, à mon avis, a grand besoin d'être améliorée.

» Dans ce paragraphe, on prévoit le cas où le chemin intéresse des communes appartenant à des provinces différentes. On décide que, dans cette hypothèse, l'imposition exceptionnelle sera fixée directement par le Roi.

» Cette règle est rationnelle, mais, malheureusement, aussitôt après, on ajoute les mots : « les formalités qui sont prescrites au conseil communal seront également observées. »

» Or, les formalités préparatoires imposées un peu plus haut au conseil communal sont les suivantes :

» Il faut d'abord une fixation provisoire de l'imposition. Cette fixation provisoire est notifiée aux parties intéressées. Dans la quinzaine, les parties intéressées peuvent

réclamer, et l'article ajoute qu'elles ont même la faculté d'exiger une expertise contradictoire.

» Messieurs, dès qu'il s'agit du chef de l'Etat, il n'est pas possible d'exiger d'abord une fixation provisoire par arrêté royal. Il est également impossible que le Roi accorde aux parties intéressées un délai de quinze jours pour réclamer contre sa décision. Il est plus impossible encore qu'un particulier, placé en présence d'un arrêté royal, réclame vis-à-vis du Roi une expertise contradictoire. Cependant, si l'on prend le texte à la lettre, on arrive à ces conséquences inadmissibles.

» Il me semble que l'intention de la commission serait bien mieux rendue, si l'on remplaçait les mots : « les formalités préparatoires qui sont prescrites au conseil communal seront également observées, » par ceux-ci : « après avoir entendu les parties et les conseils communaux intéressés. »

Cette nouvelle rédaction, appuyée par le rapporteur de la section centrale, est celle qui a été définitivement admise.

§ 7.

Tout exploitant qui se croira surtaxé par la décision du conseil communal, pourra adresser une réclamation à la députation permanente, qui statuera, le conseil communal entendu : un recours au Roi pourra, dans tous les cas, être exercé par les autorités communales et par les exploitants, contre les décisions de la députation permanente.

56. Voici dans quels termes le 2^e rapport de la section centrale (page 9) motive la disposition du paragraphe qui concerne l'appel à exercer, auprès du Roi, contre les décisions rendues par la députation permanente en premier ou en deuxième ressort :

« Le projet admet, dans tous les cas, un recours auprès du gouvernement, contre les décisions de la députation permanente. Cette disposition a été critiquée. Ne se justifie-t-elle pas, cependant, par cette considération que l'impôt dont il s'agit ici a un caractère tout spécial? C'est une garantie de plus que l'on a donnée aux exploitants, et qui ne peut prêter à des inconvénients sérieux.

» Elle peut être, au contraire, très-avantageuse en maintenant, dans les diverses provinces, l'unité de la jurisprudence sur les questions que l'application de la loi fera naître. N'est-ce pas là une compensation

(1) *Législation vicinale belge*, n^o 231.

suffisante à un certain défaut d'unité? La Chambre appréciera. »

Les critiques auxquelles la section centrale a fait allusion dans le précédent rapport, sont celles qu'a présentées M. Delcour à la Chambre des Représentants, le 24 janvier 1866. (*Annales parlementaires*, p. 260.)

« Dans le cas où la subvention est réglée par le conseil communal, disait l'honorable député, le projet établit un double recours : d'abord le recours à la députation permanente, puis un recours au Roi. Je me demande si ce double recours se justifie.

» Lorsque la députation a prononcé comme juge d'appel, je demande quel sera l'avantage d'un recours ultérieur auprès du gouvernement.

» Je comprends ce recours dans le cas où la députation permanente n'a jugé qu'en premier ressort; mais lorsqu'elle a statué en dernier ressort, je répète qu'un recours ultérieur me paraît inutile.

» Ce point me paraît d'autant plus important, que si le principe du projet était admis, vous auriez consacré une règle différente de celle sur laquelle repose le système de nos lois administratives en matière contentieuse.

» En matière électorale, en matière d'impôts, lorsque la députation a statué en degré d'appel, le pourvoi en cassation est ouvert, mais il n'y a plus de recours au gouvernement. Le projet établit un troisième degré de juridiction, contrairement au principe consacré par les lois organiques du pouvoir judiciaire, ainsi que par les lois qui ont organisé la juridiction administrative. »

M. Dupont, rapporteur de la section centrale, répondit, sur ce point : « Si l'on a accordé ce double recours à l'exploitant, c'est qu'il ne s'agit pas, dans l'espèce que nous examinons en ce moment, d'un impôt ordinaire. Il s'agit, au contraire, d'une subvention extraordinaire, et c'est précisément à cause de ce caractère de l'impôt, frappant une certaine classe de personnes, qu'on a voulu donner à ces personnes toute espèce de garanties, qu'on a voulu, qu'après la décision du conseil communal et la décision de la députation permanente, les industriels à qui l'on impose une subvention, pussent encore s'adresser au Roi, à l'autorité gouvernementale. Je ne pense pas qu'il y ait à cela d'inconvénient sérieux; je crois, au contraire, que la mesure peut produire de bons résultats. »

« Il est certain, dit encore l'honorable M. Dupont, à la Chambre des Représentants, le 28 février 1866 (*Annales parlementaires*,

p. 434), qu'il y a quelque chose d'anormal à voir le Roi statuer après que les députations permanentes ont déjà eu, en appel, l'occasion de se prononcer sur le quantum de l'imposition et sur l'applicabilité de la loi.

» Cependant, comme la section centrale le dit dans son rapport, on ne doit pas perdre de vue qu'il s'agit ici d'un impôt d'une nature toute particulière, et je me demande s'il n'y a pas lieu de laisser aux industriels les garanties les plus complètes possible. Je suis certain que les exploitants considéreront cette intervention du gouvernement, qui assure l'unité de jurisprudence dans tout le pays, comme une garantie, et je ne vois pas qu'il y ait lieu de la leur enlever. »

M. Muller s'est exprimé dans le même sens : « Il ne faut pas perdre de vue, dit-il, qu'il s'agit ici d'une imposition tout exceptionnelle, toute spéciale. La section centrale a cru qu'il fallait entourer la perception de cet impôt extraordinaire de toutes les garanties, et c'est pourquoi elle a demandé le recours au Roi.

« Sous ce rapport, ni les intéressés, ni les conseils communaux ne doivent regretter que le recours au Roi leur soit ouvert. Il ne s'agit pas ici d'une taxe frappant tous les habitants d'une commune. Il s'agit d'une taxe spéciale frappant certains industriels déterminés, et l'on comprend qu'en pareil cas, on ait voulu leur donner toute garantie contre l'erreur, contre l'arbitraire même; le recours au Roi ne peut donc produire que de bons effets. »

57. Dans le but d'accélérer l'instruction des affaires relatives aux impositions industrielles, l'honorable M. Wasseige, dans la séance de la Chambre des Représentants du 28 février 1866 (*Annales parlementaires*, p. 435), avait proposé de restreindre le recours au Roi, dans la matière qui nous occupe, aux subventions dont le montant dépasserait la somme de mille francs.

« Il ne faut pas laisser traîner en longueur, dit-il, la fixation définitive des impositions spéciales; il faut qu'on puisse atteindre le plus rapidement possible celui qui doit payer; mais, pour atteindre ce but utile, je demanderai s'il est bien nécessaire de laisser ouvert le recours au Roi dans tous les cas.

» Souvent ces impositions ne sont pas bien considérables, et, il faut bien en convenir, l'autorité la mieux placée pour apprécier les réclamations, c'est la députation permanente. Elle est sur les lieux, elle

connaît, en général, d'une manière plus pertinente, les faits sur lesquels il s'agit de statuer. D'un autre côté, c'est un corps électif, et je ne pense pas qu'on puisse suspecter le moins du monde son impartialité. Dans ces matières, je suis donc d'avis que l'on ne devrait laisser subsister le recours au Roi que pour des sommes d'une certaine importance; la prompte expédition des affaires y est intéressée, et c'est là ce que nous devons surtout rechercher dans une loi comme celle-ci...

» Voici dans quel sens j'ai l'honneur de proposer à la Chambre de modifier le paragraphe :

» Tout exploitant... (comme ci-dessus jusqu'au mot *entendu*; puis remplacer le reste par ce qui suit) : « Un recours au Roi » pourra être exercé par les autorités communales et par les exploitants, contre les » décisions de la députation permanente, » lorsque l'objet du litige dépassera la » somme de mille francs. »

» Je pense que, jusqu'à la somme de mille francs, on peut laisser aux députations permanentes le soin de décider en dernier ressort; ainsi que j'ai eu l'honneur de le faire observer, elles connaissent mieux que le gouvernement, fût-il même composé du conseil des ministres, le fondement des réclamations sur lesquelles il s'agit de statuer.

» Si, cependant, la somme de mille francs paraissait trop considérable, je serais très-disposé à la réduire; je tiens, avant tout, à ce qu'une limite soit imposée par la loi; mais, je le répète, si l'on veut diminuer le chiffre, je ne m'y opposerai pas...

» Le recours au Roi n'existe d'ailleurs pas dans toutes les affaires. Dans la loi communale, il y a quantité de décisions que la députation permanente peut prendre sans que le recours au Roi soit ouvert ou sans que le Roi doive approuver ces décisions, et c'est, dans ces cas, l'importance de la somme qui règle la compétence des députations permanentes, comme je le propose dans mon amendement. »

Cette proposition de l'honorable M. Wasseige fut combattue par M. le Ministre de l'intérieur, par les considérations ci-après :

« Je ne crois pas, dit-il, pouvoir me rallier à l'amendement qui vient d'être présenté par l'honorable M. Wasseige. Le recours au Roi, dans cette circonstance, est déjà un principe nouveau introduit dans notre droit administratif. En matière d'application d'impôts communaux, la législation actuelle n'autorise pas le recours au

Roi. Je crois cependant pouvoir me rallier à la proposition de la section centrale, pour les motifs qui sont exposés dans le rapport.

» Mais il me serait impossible de donner mon assentiment à une proposition qui aurait pour but de ne pas laisser cette garantie à tous les contribuables. Il n'est pas à ma connaissance que jusqu'ici le recours au Roi n'ait été accordé que pour les réclamations ayant pour objet une certaine somme d'argent.

» Lorsqu'il y a appel en matière judiciaire, on peut déterminer, par la somme, la compétence du tribunal ou de la Cour. Mais lorsqu'il s'agit d'un recours au Roi en matière administrative, je crois que ce recours doit être ouvert à tout le monde, au plus petit comme au plus grand. Je ne vois pas pourquoi l'on refuserait ce droit à un particulier dont la taxe serait inférieure à 1,000 francs, tandis qu'on l'accorderait au propriétaire d'une usine plus importante, qui pourrait réclamer, parce qu'il est plus riche.

» Le recours doit donc être ouvert à tout le monde ou ne doit l'être à personne. Par les motifs d'équité que nous a donnés la section centrale, j'admets le recours au Roi, mais j'insiste pour que ce recours soit ouvert à tous. »

L'amendement de M. Wasseige fut mis aux voix, mais ne fut point adopté.

58. Un autre amendement fut déposé au Sénat, le 13 mars 1866 (*Annales parlementaires*, p. 378), ayant pour but d'accorder à tout habitant de la commune le droit d'agir en appel, droit que le § 7 de la loi reconnaît uniquement : aux exploitants, auprès de la députation permanente; aux autorités communales et aux exploitants, auprès du gouvernement.

Bien que la discussion qui s'est élevée à ce sujet ait été assez longue et ait abouti au rejet de l'amendement dont il s'agit, nous croyons utile de la rappeler, parce qu'elle est de nature à élucider quelques questions d'interprétation, notamment en ce qui concerne la compétence de l'autorité supérieure saisie d'une réclamation par voie de simple pétition émanée d'un particulier à qui la loi méconnaît la faculté de recours.

« Les péages établis sur les routes, dit l'honorable baron de Woelmont, dans la séance précitée du Sénat (*Annales parlementaires*, p. 377), ne peuvent, dans certaines circonstances, suffire à leur entretien, et le gouvernement, frappé de cette considération, a décidé qu'on devait interpréter la loi du 10 avril 1841 en ce sens qu'on peut faire

intervenir supplémentaires ceux qui auraient détérioré les routes par des transports en disproportion avec les prévisions.

» Le projet de loi indique le mode qui doit être adopté pour déterminer cette taxe supplémentaire, afin de donner toute garantie d'impartialité et d'équité. Je crois que ce mode laisse à désirer, et je proposerai un amendement destiné à parfaire la loi.

» Nous lisons, dans le projet qui est soumis à nos délibérations, que le montant de l'indemnité sera convenu entre l'industriel intéressé, d'une part, et le conseil communal, de l'autre.

» On ajoute que, pour le cas où l'industriel se croirait surtaxé, il pourra en appeler à la députation permanente.

» *Quid*, Messieurs, si, par suite de la négligence d'un conseil communal ou du défaut d'instruction suffisante, ou, enfin, à raison d'une complaisance coupable, ce conseil communal n'impose pas suffisamment l'industriel? Dans ces cas, tout le monde étant d'accord, la députation permanente ne sera pas saisie de réclamation et ne pourra qu'approuver.

» En effet, personne n'aura qualité pour lui signaler que cet industriel n'est pas assez imposé. Je crois qu'il faut empêcher pareil abus, et qu'il y a lieu d'accorder le droit de réclamation aux habitants de la commune. Il est évident qu'ils sont aussi intéressés que l'industriel lui-même. Celui-ci a le droit d'appeler s'il se croit surtaxé. Il est juste d'accorder la même faculté aux contribuables, au détriment desquels on a agi, si l'on n'a pas imposé suffisamment.

» En adoptant l'amendement dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture, une égale garantie est donnée à chacune des parties.

» Voici cet amendement :

« Tout exploitant qui se croira surtaxé » par la décision du conseil communal, » et tout habitant de la commune, pourra » adresser une réclamation à la députation » permanente, qui statuera, le conseil communal entendu ; un recours au Roi pourra, » dans tous les cas, être exercé par les » autorités communales et par les réclama- » nts, contre les décisions de la députa- » tion permanente. »

« J'ajoute, au paragraphe, les mots : « et » tout habitant de la commune, » et je remplace le mot « exploitants » par le mot « réclamants. »

M. le baron *Della Faille*, après avoir établi, comme nous l'avons vu plus haut, n° 48, qu'il serait contraire à l'esprit de nos insti-

tutions de donner à l'autorité supérieure le pouvoir d'établir, en tout état de cause, ces impositions industrielles en matière de voirie vicinale, malgré le refus des conseils communaux, déclara que la même critique ne pouvait s'appliquer à l'amendement de M. de Woelmont : « Ici, dit-il, le cas est tout à fait différent. La commune, par l'organe de ses mandataires, a reconnu la convenance d'établir une imposition spéciale. L'autorité communale ici est sauve. Il n'y a qu'un doute sur la question de savoir si, le fait étant reconnu, elle a pris les mesures convenables, et ici on pourrait admettre l'intervention de la députation permanente et adopter l'amendement de l'honorable baron de Woelmont, sans détruire notre système d'organisation communale. »

M. *Fortamps* : « A la première vue, je suis très-favorable à l'amendement présenté par l'honorable baron de Woelmont.

» Il est bon, Messieurs, que chaque citoyen s'occupe, autant que possible, des affaires communales, d'abord, pour s'occuper plus tard des intérêts du pays en général, et il est certain que, dans la pratique, l'application de la loi, telle qu'elle nous est présentée, pourrait offrir des inconvénients auxquels il serait fort difficile de remédier.

» On nous a dit avec raison que des influences fâcheuses, des complaisances, que j'appellerai coupables, pourraient peut-être engager les conseils communaux à ne pas imposer suffisamment certains citoyens influents dans une commune.

» Il serait donc utile, pour contre-balancer cette influence, que chaque citoyen, quelle que fut sa position, pût réclamer et prendre en mains les intérêts généraux de la commune.

» J'ajouterai que je ne crains pas de voir surgir un grand nombre de réclamations de ce genre, parce qu'il suffira que la faculté de réclamer soit inscrite dans la loi, pour rendre les conseillers communaux excessivement attentifs à remplir leurs devoirs ; ils y seront attentifs d'abord, parce que ce serait pour eux une chose fâcheuse, une véritable humiliation, une tache même, de voir des réclamations de citoyens, en pareille matière, accueillies par la députation permanente, et, ensuite, parce qu'ils sauront qu'à la première occasion que leur offrirait les élections communales, les électeurs auraient bientôt fait justice de pareils mandataires de la commune. »

M. le *Ministre de l'Intérieur* a combattu, au contraire, l'amendement de M. de Woelmont (*Annales parlementaires*, page 378).

Après avoir rappelé les paroles prononcées à la Chambre des Représentants par M. Dupont, rapporteur de la section centrale (v. *ci-dessus*, n° 48), en vue d'écartier une proposition qui tendait à permettre à l'autorité supérieure de se substituer aux communes pour créer toute imposition industrielle reconnue équitable, que les autorités locales se refuseraient à voter, le Ministre ajouta :

» Je crois que l'amendement proposé par l'honorable baron de Woelmont ne doit pas être admis : il pourrait présenter des inconvénients sans réaliser aucun avantage, et le but que l'honorable membre a en vue peut être atteint par la loi, telle qu'elle est proposée.

» Dans des questions de l'espèce de celle dont nous nous occupons, deux intérêts sont en présence : d'un côté, l'intérêt public communal, qui est représenté par le conseil communal; de l'autre côté, l'intérêt de l'exploitant; en d'autres termes, il y a, d'un côté, l'intérêt de celui qui paye, et de l'autre, l'intérêt de celui qui reçoit.

» Eh bien, les deux intérêts sont sauvegardés, car les communes ont, comme les industriels imposés, le droit d'adresser leur recours à la députation ou au Roi, suivant les cas.

» L'honorable membre objecte que le conseil communal peut subir la pression d'industriels puissants. C'est là une supposition peu flatteuse. Il faut croire que les conseils communaux, qui représentent les intérêts de tous, ont assez d'indépendance pour résister à de telles pressions, et que pareils cas se présentent rarement. Faut-il, en vue de cas exceptionnels, priver les conseils communaux des attributions que la loi leur donne?

» De plus, Messieurs, n'y a-t-il pas lieu de croire que, si vous accordez l'action populaire, c'est-à-dire, que si vous accordez à tout habitant le droit de recours, on ne fasse surgir parfois des réclamations injustes, inspirées par des haines personnelles, que l'on ne provoque ainsi des divisions dans la commune, et qu'on n'amène des discussions entre les habitants de la même localité?

» C'est là un fait qu'il faut chercher à éviter; nous serons tous d'accord sur ce point. Veuillez remarquer aussi, Messieurs, que l'action populaire est rarement consacrée par notre loi communale. Cette loi ne donne, en général, le droit de recours ou d'appel qu'aux communes ou aux personnes intéressées directement.

» Ainsi, lorsqu'il s'agit d'aliénations, d'acquisitions ou d'emprunts, le premier habitant venu n'est pas admis à exercer un recours contre les résolutions prises par le conseil communal. Tous les citoyens ont, il est vrai, le droit de présenter des observations à l'autorité supérieure; mais entre le droit d'appel formel et le droit de pétition, droit qui résulte de la Constitution, il y a une différence énorme.

» Veuillez ne pas perdre de vue que, si, par une exception qui, selon moi, n'est pas motivée, vous accordez, par la loi en discussion, à tous les citoyens, le droit de recours ou d'appel, vous forcerez les députations et le Roi à prendre une foule d'arrêts, pour admettre ou rejeter ces recours.

» Il faut, en effet, que les recours soient instruits régulièrement, et que la députation ou le Roi statuent, c'est-à-dire prennent des décisions motivées.

» Vous aurez ainsi l'inconvénient grave d'occasionner à la députation et au gouvernement central une augmentation considérable d'écritures, et vous, vous voulez, au contraire, que les formalités administratives et les écritures soient simplifiées.

» Je crois, du reste, Messieurs, que, sans adopter la proposition de l'honorable baron de Woelmont, on atteint le but qu'il a en vue. La rétribution que la loi en discussion permet d'exiger n'est pas, comme le croit l'honorable baron de Woelmont, fixée en vertu d'une convention faite entre la commune et l'exploitant d'une usine; mais c'est là une taxe communale imposée à l'exploitant de l'usine par la commune.

» Cette taxe, comme toutes les autres, ne peut être perçue que lorsque le rôle a été rendu exécutoire par la députation.

» Or, tout citoyen ayant le droit de pétition, c'est-à-dire le droit de faire des observations, tout habitant, comme le demande M. de Woelmont, pourra adresser des réclamations à la députation. Si la députation juge que le rôle est mal fait, elle ne le rendra pas exécutoire, elle fera à son tour des observations à la commune, elle lui dira : le rôle que vous me présentez n'est pas admissible, je ne l'approuve pas, et, par conséquent, je ne le rends pas exécutoire.

» On arriverait donc au but que se propose l'honorable baron de Woelmont, en maintenant la loi soumise à vos délibérations et en se bornant à laisser à tous les habitants le droit constitutionnel d'adresser des pétitions à la députation. »

M. Pirmez (*Annales parlem.*, p. 380) :
« Aux termes de l'art. 150 de la loi commu-

nale, lors même qu'un habitant n'aurait aucun intérêt personnel ou direct à l'affaire, il peut demander à la députation l'autorisation de plaider pour et au nom de la commune.

» Les habitants peuvent donc être autorisés à exercer les droits de la commune, à défaut du conseil communal lui-même. Eh bien, pourquoi ne leur accorderiez-vous pas le même droit dans le cas actuel, bien entendu, en entourant ce recours de certaines garanties, pour empêcher toute vexation ?

» Je reconnais qu'ils n'ont pas cette faculté dans l'état actuel de la législation, mais nous faisons une nouvelle loi.

» M. le Ministre nous dit, il est vrai, que les habitants pourront réclamer directement à la députation permanente, et qu'ils obtiendront indirectement ainsi ce que l'honorable baron de Woelmont veut leur faire accorder directement. Mais alors, pourquoi ne pas le dire dans la loi ?

» Pourquoi ne pas organiser, régulariser ou faciliter cette faculté de réclamer ? Dites que les décisions de l'administration communale, qui sont secrètes en règle générale, seront publiées, et que les habitants qui croiront avoir à s'en plaindre, pourront réclamer à la députation permanente dans certains délais, etc. »

M. le baron de Woelmont : « Il y a évidemment ici deux parties en cause : l'industriel d'une part, et les imposés de l'autre.

» Eh bien, l'industriel a le droit de réclamer; il faut donc que l'imposé puisse aussi le faire. Vous dites qu'on peut adresser une pétition à la députation. Cela ne fait pas l'ombre d'un doute; mais il faut que la députation soit obligée d'en connaître. Je demande qu'il soit inscrit dans la loi que c'est là un droit pour tout habitant de la commune, mais non pas une simple faculté. »

M. le vicomte Du Bus : « En vérité, je ne comprends pas très-bien la portée de l'amendement. Le paragraphe du projet de loi auquel l'amendement est ajouté ne donne pas à la députation le droit d'imposer d'office; la députation n'a pas même ici le droit d'augmenter le chiffre imposé à un industriel; elle ne peut, en cas de réclamation légitime, que diminuer le chiffre. Cette disposition de la loi est ici tout en faveur de l'industriel, et non à son détriment. C'est un point que, dans la discussion, on semble perdre de vue. Ce n'est que dans le cas où l'exploitation est située dans une autre commune que celle sur le territoire de laquelle

les dégradations ont eu lieu, que l'imposition sera déterminée par la députation permanente, si l'établissement est situé dans la même province, et par le Roi, dans tout autre cas.

» Je demanderai, dit également M. le Ministre de l'Intérieur, si la députation permanente pourra statuer sur le recours qui lui serait adressé par des habitants d'une commune, contre la fixation d'une imposition dont le chiffre, d'après eux, serait trop peu élevé. Le Gouvernement lui-même pourra-t-il statuer ? La députation permanente aura-t-elle le droit de surtaxer l'industriel malgré le conseil communal ? Et lorsqu'il y aura recours au Roi contre une décision prise par la députation permanente, conformément aux délibérations du conseil communal, le Gouvernement, par un arrêté motivé, pourra-t-il surtaxer ce contribuable et augmenter la taxe de 50, de 100 francs, par exemple ?

» Comment statuera-t-on sur pareil recours ?

» On pourra faire des observations au conseil communal; la députation permanente pourra refuser de rendre le rôle exécutoire, mais je pense qu'on ne pourra aller au delà. »

L'amendement de M. de Woelmont, modifié, avec l'assentiment de son auteur, par M. le baron d'Anethan, en ce sens que le recours des habitants ne pourrait s'exercer qu'auprès de la députation permanente, et non plus auprès du Roi comme il s'en agissait d'abord, fut mis aux voix et rejeté par 20 voix seulement contre 19. (Séance du Sénat du 13 mars 1866. *Annales parlementaires*, p. 384).

59. De la discussion qui précède, il résulte :

1° Que l'exploitant qui se croit surtaxé par la décision communale, peut seul exercer un recours auprès de la députation permanente ;

2° Que les habitants de la localité, qui considèrent comme insuffisante la taxe imposée à cet exploitant par la décision communale, peuvent uniquement adresser leurs observations à la députation par voie de pétition ;

3° Que ce collège est tenu de statuer sur le recours de l'exploitant, soit en supprimant la taxe, soit en la maintenant telle qu'elle a été fixée en premier ressort, soit en la réduisant, mais qu'il ne peut en majorer le montant ;

4° Que la députation permanente n'a point à statuer sur les pétitions dont il est

parlé plus haut, mais qu'elle peut, si les observations que ces pétitions renferment lui paraissent fondées, ou bien engager officiellement le conseil communal à majorer l'imposition, ou bien refuser son exécutoire au rôle de cette imposition, en argumentant de l'insuffisance du montant ;

5^o Que le recours auprès du Roi, contre une décision provinciale rendue en premier ou en deuxième ressort, appartient exclusivement à l'exploitant qui se croit surtaxé, ou à l'administration communale dont la décision aurait été réformée par la députation permanente, sans que jamais les habitants puissent être autorisés à appeler au lieu et place de l'autorité locale, leur unique droit étant celui de pétitionner ;

6^o Que le Gouvernement, saisi d'un recours régulier, doit statuer, tandis que s'il est simplement saisi d'une pétition, il doit s'abstenir de le faire, sauf à adresser, s'il le juge utile, soit au conseil communal, soit à la députation, selon les cas, les observations dont il est question ci-dessus, n^o 4 ;

7^o Que le Gouvernement, en statuant sur l'appel dirigé contre une décision rendue par la députation, doit, ou maintenir cette décision, ou la réformer, soit en supprimant la taxe ou en la réduisant (si le recours émane de l'exploitant), soit, au contraire, en la majorant (si le recours émane de l'administration communale), mais sans pouvoir, dans cette dernière hypothèse, porter le montant de la subvention à un chiffre plus élevé que celui qui aurait été primitivement fixé en premier ressort par décision communale.

§ 8.

Ce droit d'appel ou de recours devra être exercé dans la quinzaine à dater de la notification, par la voie administrative, de la décision attaquée. Le recours au Roi ne sera pas suspensif.

60. La première partie de ce paragraphe figurait seule dans le projet de la section centrale.

L'honorable M. Lelièvre, croyant qu'il prévoyait un recours en cassation, signala, dans la séance de la Chambre des Représentants du 24 janvier 1866 (*Annales parlementaires*, p. 258), certains changements qu'il eût été convenable, dans cette hypothèse, d'introduire dans sa rédaction.

Voici la réponse donnée à ces observations par la section centrale, dans son deuxième rapport (*page 8*) : « On a demandé

des explications sur la nature et les formalités du recours dont parle le pénultième paragraphe du projet ; on supposait qu'il s'agissait du recours en cassation.

» Telle n'a pas été l'intention de la section centrale. Elle n'a entendu parler que d'un recours au Roi.

» La loi du 22 juin 1855, étendant le principe déposé dans l'art. 4 de la loi du 22 janvier 1849 sur les patentes, a admis un recours en cassation contre les décisions rendues par les députations permanentes, en matière de contributions directes.

» Antérieurement, ce recours n'existait pas (1). Il n'existe pas encore aujourd'hui pour les taxes communales. La section centrale a pensé qu'il n'y avait pas lieu de l'introduire pour la taxe dont il s'agit ici. »

61. Nous avons vu plus haut, n^o 57, que la Chambre des Représentants avait rejeté un amendement présenté par l'honorable M. Wasseige, tendant à ce que le recours au Roi ne pût être exercé que lorsque l'objet du litige dépasserait la somme de mille francs.

Le but de cet amendement était de prévenir les lenteurs, d'accélérer la marche des affaires.

« On pourrait, dit M. Dupont dans la séance du 28 février 1856 (*Annales parlementaires*, p. 435), introduire dans la loi une disposition qui obvierait aux inconvénients que vient de signaler l'honorable M. Wasseige.

» L'honorable membre disait qu'il pourrait arriver que de grands établissements industriels, voulant, en quelque sorte, laisser la patience des communes, demandassent à chaque instant au Gouvernement la réformation des décisions des députations permanentes. Un moyen d'éviter cet inconvénient, c'est de dire que le recours au Gouvernement ne sera pas suspensif. Je propose donc d'insérer ici un paragraphe nouveau, ainsi conçu : « Le recours au Roi » ne sera pas suspensif. »

M. le Ministre de l'Intérieur : « Je ne vois pas l'utilité de dire dans la loi que le recours au Roi ne sera pas suspensif. La règle générale doit être appliquée dans ce cas comme dans tous les autres. Nous ne pouvons faire, sur cette matière, une loi tellement exceptionnelle, qu'elle déroge à tous les principes administratifs admis jusqu'ici ; j'ai déjà fait remarquer que plusieurs dispositions de ce projet étaient contraires à ce qui se pratique en matière d'impositions communales. Je ne

(1) Defooz, *Droit administratif*, t. II, p. 291.

sais à quoi aboutirait cette décision, que le recours au Roi ne sera pas suspensif. Si le recours est admis, le receveur communal devra-t-il restituer la somme perçue? Une telle mesure peut avoir des inconvénients.»

M. Dupont, rapporteur : « Je ne vois pas, pour ma part, d'inconvénient à ce que le receveur communal soit obligé, si le Gouvernement ne partage pas l'avis de la députation permanente, de restituer la somme qu'il aura perçue. C'est ce qui se présente déjà en matière de taxes communales, sous l'empire des lois existantes. En effet, lorsqu'on réclame auprès de la députation, on est obligé de joindre, à la réclamation, la quittance de paiement.

» Je crois donc que nous pouvons dire que le recours au Roi ne sera pas suspensif du paiement de la subvention par l'industriel. »

M. Wasseige : « J'ajouterai une considération puissante à celle qu'a fait valoir l'honorable rapporteur à l'appui de son excellent amendement qui serait pour moi une fiche de consolation après le rejet de celui que j'avais présenté; c'est que ce qui importe en matière de voirie, c'est de faire les réparations le plus tôt possible. Si l'on ne fait pas les travaux aussitôt qu'ils sont nécessaires, si l'on permet aux industriels de laisser, au moyen de l'appel au Roi, se détériorer de plus en plus le chemin qu'ils parcourent et dégradent, il arrivera souvent que la somme nécessaire pour la réparation devra être doublée. C'est pour éviter cet inconvénient, que je me joins à l'honorable M. Dupont, pour demander aussi qu'au moins le recours au Roi ne soit pas suspensif, et que l'on puisse exiger la réparation du dommage constaté par le conseil communal et par la députation permanente, sans nouveau délai. »

L'amendement dont il s'agit, adopté par la législature, forme la deuxième partie du § 8 de la loi du 19 mars 1866.

§ 9.

L'article 137 de la loi communale et l'art. 20 de la loi du 10 avril 1841 sont applicables aux impositions établies en vertu des dispositions qui précèdent.

62. Ce paragraphe rend applicables aux impositions industrielles qui nous occupent, les principes généraux qui, en matière d'impositions communales, exigent que les rôles soient rendus exécutoires par la députation avant d'être mis en recouvrement, et qui, en matière d'impositions vicinales, règlent

l'époque d'exigibilité des rôles, le mode de leur recouvrement et le compte rendu des dépenses et recettes.

Voici le texte de l'art. 137 de la loi communale :

« Les contributions permanentes ou temporaires ne peuvent être mises en recouvrement qu'après que les rôles auront été rendus exécutoires par la députation permanente du conseil provincial. »

Voici, d'une autre part, le texte de l'art. 20 de la loi du 10 avril 1841 :

« Les rôles sont exigibles aux époques fixées par la députation, recouvrées conformément aux règles établies pour la perception des impôts au profit de l'État, les dégrèvements prononcés sans frais et les comptes rendus comme pour les autres dépenses communales. »

§ 10

Le Gouvernement est autorisé à appliquer, s'il y a lieu, les principes de la présente loi, aux chemins entretenus par les polders et les waterings.

63. Cette disposition n'existait pas dans le projet de la section centrale.

Nous allons exposer les motifs qui l'ont fait inscrire dans la loi.

Déjà, dans le cours de l'instruction parlementaire du projet de loi, la quatrième section avait demandé si le projet de loi était applicable aux waterings.

Le premier rapport de la section centrale n'a point répondu à cette question.

Dans la séance de la Chambre des Représentants du 24 janvier 1866 (*Annales parlementaires*, p. 262), l'honorable M. Lippens demanda le renvoi à la section centrale d'un amendement portant que les quatre derniers paragraphes du projet (§§ 6, 7, 8 et 9 de la loi) seraient applicables aux dégradations extraordinaires qui seraient occasionnées à un chemin appartenant à un polder ou à une wateringue.

Voici l'avis qu'a émis à ce sujet la section centrale, dans son second rapport (page 10) :

« Pour apprécier l'amendement déposé par l'honorable M. Lippens, il faut jeter un coup d'œil rapide sur les dispositions qui composent actuellement la législation relative aux polders et aux waterings.

» Elle comprend les décrets impériaux des 11 janvier et 16 décembre 1811 sur les polders maritimes, les lois du 18 juin 1846 et du 27 avril 1848, les arrêtés royaux du 9 décembre 1847, 31 janvier 1852, 10 août

1856 et 5 août 1861, relatifs aux wateringues.

» Le décret du 16 décembre 1811 traite spécialement des dispositions de police destinées à empêcher les dégradations des digues : celui du 11 janvier s'occupe de l'administration des polders et statue que chaque polder aura une association pour sa conservation et son administration particulière : un règlement d'administration publique arrête les règles de l'association. (Art. 29 et 30.)

» La loi du 18 juin 1846 autorise le Gouvernement à faire un règlement général pour l'institution et l'organisation d'administrations de wateringues, dans les vallées de la Lys, de l'Escaut et de la Dendre.

» Plus tard, la loi du 27 avril 1848 étendit ce droit du Gouvernement à des localités non désignées dans la loi du 18 juin 1846.

» En exécution de ces dispositions législatives, le Gouvernement a publié le règlement du 9 décembre 1847, qui, aujourd'hui, s'applique à toutes les wateringues établies ou à établir dans le royaume, à moins qu'elles ne soient soumises à la législation de 1811 sur les polders maritimes.

» L'arrêté du 9 décembre 1847, contresigné par l'honorable M. Frère-Orban, pose les principes constitutifs de ces associations particulières :

• Le Gouvernement arrête la circonscription de chaque wateringue ; une assemblée générale, composée des propriétaires qui y possèdent un hectare au moins, et des bourgmestres du ressort de chaque wateringue, rédige un règlement d'administration intérieure. Ce règlement ne peut être contraire à certains principes obligatoires pour toutes les wateringues. Ainsi, notamment, les membres de la direction sont nommés par le Roi sur une liste triple ; les impositions sont votées chaque année par l'assemblée générale, et le rôle est rendu exécutoire par la députation permanente du conseil provincial.

» Rien de spécial n'est prescrit pour les mesures relatives à la perception et à la répartition de l'imposition. Sous ce rapport, les associations rédigent leur règlement avec une certaine liberté. Il est soumis à l'approbation du Roi, qui peut même l'arrêter d'office dans des cas déterminés.

» Il résulte de ce qui précède, que, sous l'autorité de la députation permanente,

l'assemblée générale vote chaque année les impositions, et qu'elle fixe même les bases de la répartition, à moins qu'elle n'ait, par son règlement, confié ce soin à la direction de la wateringue.

» Comme nous avons eu occasion de le dire précédemment (*v. ci-dessus*, n° 22), la Cour de cassation a jugé que ces rétributions sont de véritables impôts qui échappent complètement à la compétence du pouvoir judiciaire. (*Arrêt du 8 mai 1863.*) La Constitution, dans son art. 113 (1), les a formellement maintenues, bien qu'elles ne soient pas perçues au profit de l'État, de la province ou de la commune. Elle permet, au surplus, formellement au législateur d'imposer aux citoyens une rétribution au profit d'une autre institution que celles que nous venons d'énumérer.

» Ces principes posés, y a-t-il lieu d'introduire dans la loi actuelle l'amendement de l'honorable M. Lippens ?

» A notre avis, il suffit que le Gouvernement soit investi des pouvoirs nécessaires pour appliquer, s'il y a lieu, à cette matière, les principes de la loi nouvelle. La législation relative aux polders et wateringues ne doit être modifiée qu'après un examen sérieux, et après avoir entendu les observations des intéressés. On l'a bien senti en 1847 ; le rapport au Roi, fait à cette époque par M. Frère, constate que c'est après une enquête longue et minutieuse, que le règlement du 9 décembre 1847 a été définitivement arrêté.

» S'il y a quelque chose à faire, c'est au Gouvernement à recueillir tous les renseignements et à user ensuite de ses pleins pouvoirs, pour introduire les modifications réclamées par les auteurs de l'amendement. Nous pensons que les dispositions en vigueur suffisent, en général, pour remédier aux abus dont on se plaint. En effet, l'association des propriétaires vote chaque année les fonds nécessaires pour les ouvrages qui sont à la charge de la communauté : digues, rigoles d'écoulement, écluses, ponts et chemins. Le règlement donne, soit à l'assemblée, soit à la direction, soit à une commission quelconque, le droit d'opérer la répartition de cette imposition. Cette répartition s'opère d'après l'intérêt de chacun (2). Si donc, l'un des habitants de la wateringue profite d'une manière exceptionnelle des

(1) On peut voir dans *Huytens*, t. II, p. 284, comment, sur la proposition de M. Beyts, la disposition relative aux wateringues fut introduite dans la Con-

stitution.

(2) C'est également la disposition formelle du décret français de 1852, sur la matière.

frais faits par la communauté, il est tout juste que le principe d'équité de la loi de 1841 lui soit applicable.

» Un cas, cependant, peut se présenter et donner lieu à certaines difficultés, c'est quand le siège de l'entreprise ne se trouve pas dans la wateringue dont elle dégrade les chemins. Dans ce cas, le Gouvernement doit pouvoir prendre des mesures analogues à celles qui sont prescrites par le projet de loi. On peut soutenir qu'il y est formellement autorisé par l'art. 113 de la Constitution, dans son paragraphe dernier, combiné avec les lois du 18 juin 1846 et du 27 avril

1848. Toutefois, pour éviter toute controverse à cet égard, la section centrale propose d'ajouter à la loi un paragraphe ainsi conçu :

« Le Gouvernement est autorisé à appliquer, s'il y a lieu, les principes de la présente loi aux chemins entretenus par les polders et les wateringues. »

La section centrale attire sur cet objet la sérieuse attention du Gouvernement.

Tels sont les motifs qui justifient et expliquent le paragraphe final de la loi du 19 mars 1866.

RECUEIL

des lois et arrêtés royaux, des circulaires et décisions ministérielles, ainsi que des arrêts des Cours de cassation et d'appel,

CONCERNANT

LA LÉGISLATION DES CHEMINS VICINAUX.

1^{re} SECTION.

Lois et arrêtés royaux.

1. *Décret du 11 décembre 1789, concernant la répression des délits qui se commettent dans les forêts, etc.* (Publication le 7 pluv. an v.)

..... Toutes coupes, dégâts, vols et délits commis dans lesdits bois, forêts, sur les arbres des chemins et lieux publics, dans les plantations et pépinières, seront poursuivis contre les prévenus, et punis, sur les coupables, des peines portées par l'ordonnance des eaux et forêts et autres lois du royaume.

2. *Décret du 14 décembre 1789, relatif à la constitution des municipalités.* (Publication le 19 frim. an iv.)

ART. 50. Les fonctions propres au pouvoir municipal, sous la surveillance et l'inspection des assemblées administratives, sont de diriger et faire exécuter les travaux publics qui sont à la charge de la communauté, de faire jouir les habitants des avantages d'une bonne police,

notamment de la propreté, de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité dans les rues, lieux et édifices publics.

3. *Décret du 22 décembre 1789-janvier 1790, relatif à la constitution des assemblées administratives.* (Publication le 19 frim. an iv.)

SECTION III, ART. 2. Les administrations de département seront encore chargées, sous l'autorité et l'inspection du Roi, comme chef suprême de la nation et de l'administration générale du royaume, de toutes les parties de cette administration, notamment de celles qui sont relatives.....

6^o A la conservation des forêts, rivières, chemins et autres choses communes.....

7^o A la direction et confection des travaux pour la confection des routes, canaux et autres ouvrages publics autorisés dans le département.....

9^o Au maintien de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité publiques...

4. *Décret du 26 juillet-15 août 1790,*

relatif aux droits de propriété, de plantation et de voirie sur les chemins publics, rues et places de villages, bourgs ou villes, et arbres en dépendant. (Publication le 17 brum. an iv.)

ART. 1^{er}. Le régime féodal et la justice seigneuriale étant abolis, nul ne pourra dorénavant, à l'un ou l'autre de ces deux titres, prétendre aucun droit de propriété ni de voirie sur les chemins publics, rues et places de villages, bourgs ou villes.

ART. 2. En conséquence, le droit de planter des arbres ou de s'approprier les arbres crûs sur les chemins publics, rues et places de villages, bourgs ou villes, dans les lieux où il était attribué aux ci-devant seigneurs, par les coutumes, statuts ou usages, est aboli.

ART. 3. Dans les lieux énoncés dans l'article précédent, les arbres existant actuellement sur les chemins publics, rues ou places de villages, bourgs ou villes, continueront d'être à la disposition des ci-devant seigneurs qui en ont été jusqu'à présent réputés propriétaires, sans préjudice des droits des particuliers qui auraient fait des plantations vis-à-vis de leurs propriétés, et n'en auraient pas été également déposés par les ci-devant seigneurs.

ART. 4. Pourront néanmoins, les arbres existant sur les rues ou chemins publics, être rachetés par les propriétaires riverains, chacun vis-à-vis de sa propriété, sur le pied de leur valeur actuelle, d'après l'estimation qui en sera faite par des experts nommés par les parties, sinon d'office par le juge, sans qu'en aucun cas cette estimation puisse être inférieure au coût de la plantation des arbres.

ART. 5. Pourront pareillement être rachetés par les communautés d'habitants, et de la manière ci-dessus prescrite, les arbres existant sur les places publiques des villes, bourgs ou villages.

ART. 6. Les ci-devant seigneurs pourront, en tout temps, abattre et vendre les arbres dont le rachat ne leur a pas été offert, après en avoir averti par affiches, deux mois à l'avance, les propriétaires riverains et les communautés d'habitants, qui pourront respectivement, et chacun vis-à-vis de sa propriété ou des places publiques, les racheter dans ledit délai.

ART. 7. Ne sont compris dans l'art. 3 ci-dessus, non plus que dans les subséquents, les arbres qui pourraient avoir été plantés par les ci-devant seigneurs, sur les fonds

mêmes des riverains, lesquels appartiendront à ces derniers, en remboursant par eux les frais de plantation seulement.

ART. 8. Ne sont pareillement comprises dans les art. 4 et 6 ci-dessus, les plantations faites, soit dans les avenues, chemins privés et autres terrains appartenant aux ci-devant seigneurs, soit dans les parties des chemins publics qu'ils pourraient avoir achetées des riverains, à l'effet d'agrandir lesdits chemins et d'y planter; lesquelles plantations pourront être conservées et renouvelées par les propriétaires desdites avenues, chemins privés, terrains ou parties des chemins publics, en se conformant aux règles établies sur les intervalles qui doivent séparer les arbres plantés d'avec les héritages voisins.

ART. 10. Les administrations de département seront tenues de proposer au Corps législatif les mesures qu'elles jugeront les plus convenables, d'après les localités, et sur l'avis des districts, pour empêcher, tant de la part des riverains et autres particuliers, que des communautés d'habitants, toute dégradation des arbres dont la conservation intéresse le public, et pour pourvoir au remplacement de ceux qui auraient été ou pourraient être abattus. Cependant, l'Assemblée nationale déclare nuls et attentatoires à la puissance législative, les arrêts généraux du parlement de Douai des 12 mai et 31 juillet 1789, en ce qu'ils ont rendu les communautés d'habitants du ressort de ce tribunal responsables de plein droit de tous les dommages qu'éprouveraient les propriétaires de plantations; fait défense de donner à cet égard aucune suite, tant aux procédures faites, qu'aux jugements rendus en conséquence desdits arrêts.

5. *Décret du 16-24 août 1790, sur l'organisation judiciaire.* (Publication le 7 pluv. an v.)

TITRE XI. ART. 1. Les corps municipaux veilleront et tiendront la main, dans l'étendue de chaque municipalité, à l'exécution des lois et des règlements de police.

ART. 3. Les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité des corps municipaux, sont :

1^o Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui comprend le nettoiement, l'illumination, l'enlèvement des encombrements, la démolition ou la réparation des bâtiments menaçant ruine, l'interdiction de rien exposer aux fenêtres

ou autres parties des bâtiments, qui puisse nuire par sa chute, et celle de rien jeter qui puisse blesser ou endommager les passants, ou causer des exhalaisons nuisibles.....

6. *Décret du 29 août-2 septembre 1790 rectifiant une erreur faite à l'art. 10 du décret du 26 juillet-15 août précédent, sur les droits de voirie et de plantation d'arbres.* (Publication le 17 brum. an IV.)

L'assemblée nationale s'étant fait représenter le procès-verbal de sa séance du 26 juillet dernier, contenant le décret relatif aux droits de voirie et plantations d'arbres dans les chemins publics, déclare qu'il y a eu erreur dans la rédaction de l'art. 10 dudit décret, et que ledit article a été décrété ainsi qu'il suit :

ART. 10. Les administrations de départements seront tenues de proposer au Corps législatif les mesures qu'elles jugeront les plus convenables, d'après les localités, et sur l'avis des districts, pour empêcher, tant de la part des riverains et autres particuliers, que des communautés d'habitants, toute dégradation des arbres dont la conservation intéresse le public, et pour pourvoir au remplacement de ceux qui auraient été ou pourraient être abattus ; et cependant les municipalités ne pourront, à peine de responsabilité, rien entreprendre en vertu du présent décret, que d'après l'autorisation expresse du directoire de département, sur l'avis de celui du district, qui sera donné sur une simple requête, et après communication aux parties intéressées, s'il y en a.

7. *Décret du 7-11 septembre 1790, relatif à la forme de procéder devant les autorités administratives et judiciaires.* (Art. 6, publication le 2 frim. an IV.)

ART. 6. L'administration, en matière de grande voirie, appartiendra aux corps administratifs, et la police de conservation, tant pour les grandes routes que pour les chemins vicinaux, aux juges de district.

8. *Décret du 22 novembre-1^{er} décembre 1790, relatif aux domaines nationaux, etc.* (Publication le 7 pluv. an V.)

ART. 2. Les chemins publics, les rues et places des villes, les fleuves et rivières navigables, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades, etc., et, en général, toutes les portions du territoire

national qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme des dépendances du domaine public.

9. *Décret du 19-22 juillet 1791, relatif à l'organisation d'une police municipale et correctionnelle.* (Publication le 24 frimaire an IV.)

ART. 15... Ceux qui embarrasseront ou dégraderont les voies publiques.

Ceux qui contreviendront à la défense de rien exposer sur les fenêtres ou au devant de leur maison sur la voie publique, de rien jeter qui puisse nuire ou endommager par sa chute ou causer des exhalaisons nuisibles....

Seront, indépendamment des réparations ou indemnités envers les parties lésées, condamnés à une amende qui ne pourra être au-dessous de 40 sous ni excéder 50 livres, et, si le fait est grave, à la détention de police municipale : la peine sera double en cas de récidive.

ART. 16. Ceux qui, par imprudence ou par la rapidité de leurs chevaux, auront blessé quelqu'un dans les rues ou voies publiques, seront, indépendamment des indemnités, condamnés à huit jours de détention et à une amende égale à la totalité de leur contribution mobilière, sans que l'amende puisse être au-dessous de 300 livres. S'il y a eu fracture de membres, ou si, d'après les certificats des gens de l'art, la blessure est telle qu'elle ne puisse se guérir en moins de 15 jours, les délinquants seront renvoyés à la police correctionnelle.

ART. 18. Le refus ou la négligence d'exécuter les règlements de voirie ou d'obéir à la sommation de réparer ou démolir les édifices menaçant ruine sur la voie publique, seront, outre les frais de la démolition ou de la réparation de ces édifices, punis d'une amende de la moitié de la contribution mobilière, laquelle amende ne pourra être au-dessous de 6 livres.

ART. 27. En cas de récidive, toutes les amendes établies par le présent décret seront doubles, et tous les jugements seront affichés aux dépens des condamnés.

ART. 28. Pourront être saisis ou retenus jusqu'au jugement tous ceux qui, par imprudence ou la rapidité de leurs chevaux, auront fait quelques blessures dans la rue ou voie publique....; ils seront contraignables par corps au paiement des dommages-intérêts, ainsi que des amendes.

ART. 29... Sont confirmés provisoirement

les règlements qui subsistent touchant la voirie, ainsi que ceux actuellement existants à l'égard de la construction des bâtiments, et relatifs à leur solidité et sûreté, sans que, de la présente disposition, il puisse résulter la conservation des attributions ci-devant faites sur cet objet à des tribunaux particuliers.

ART. 46. Aucun tribunal de police municipale ni aucun corps municipal ne pourra faire de règlements : le corps municipal, néanmoins, pourra, sous le nom et l'intitulé de *délibération*, et sauf la réformation, s'il y a lieu, par l'administration du département, sur l'avis de celle du district, faire des arrêtés sur les objets qui suivent :

1° Lorsqu'il s'agira d'ordonner les précautions locales sur les objets confiés à sa vigilance et à son autorité par les art. 3 et 4 du titre XI du décret du 16 août sur l'organisation judiciaire ;

2° De publier de nouveau les lois et règlements de police, ou de rappeler les citoyens à leur observation.

10. *Décret du 28 septembre-6 octobre 1791, concernant les biens et usages ruraux et la police rurale.* (Titre I, publication le 24 frim. an iv. — Titre II, annexé à l'art. 605 du Code du 3 brum. an iv.)

TITRE I. — SECT. VI.

ART. 2. Les chemins reconnus par le directoire de district pour être nécessaires à la communication des paroisses, seront rendus praticables et entretenus aux dépens des communautés sur le territoire desquelles ils sont établis ; il pourra y avoir à cet effet une imposition au marc la livre de la contribution foncière.

ART. 3. Sur la réclamation d'une des communautés ou sur celle des particuliers, le directoire de département, après avoir pris l'avis de celui du district, ordonnera l'amélioration d'un mauvais chemin, afin que la communication ne soit interrompue dans aucune saison, et il en déterminera la largeur.

TITRE II.

ART. 16. Les propriétaires ou fermiers des moulins et usines construits ou à construire, seront garants de tous dommages que les eaux pourraient causer aux chemins ou aux propriétés voisines, par la trop grande élévation du déversoir ou autrement. Ils seront forcés de tenir les eaux à une hauteur qui ne nuise à personne, et qui sera

fixée par le directoire du département, d'après l'avis du directoire de district. En cas de contravention, la peine sera une amende qui ne pourra excéder la somme du dédommagement.

ART. 17. Il est défendu à toute personne de recombler les fossés, de dégrader les clôtures, de couper les branches de haies vives, d'enlever des bois secs des haies, sous peine d'une amende de la valeur de trois journées de travail. Le dédommagement sera payé au propriétaire, et, suivant la gravité des circonstances, la détention pourra avoir lieu, mais au plus pour un mois.

ART. 40. Les cultivateurs ou tous autres qui auront dégradé ou détérioré, de quelque manière que ce soit, des chemins publics, ou usurpé sur leur largeur, seront condamnés à la réparation ou à la restitution, et à une amende qui ne pourra être moindre de 3 livres, ni excéder 24 livres.

ART. 41. Tout voyageur qui déclara un champ pour se faire un passage dans sa route, paiera le dommage fait au propriétaire, et, de plus, une amende de la valeur de trois journées de travail, à moins que le juge de paix du canton ne décide que le chemin public était impraticable ; et alors les dommages et les frais de clôture seront à la charge de la communauté.

ART. 42. Le voyageur qui, par la rapidité de sa voiture ou de sa monture, tuera ou blessera des bestiaux sur les chemins, sera condamné à une amende égale à la somme du dédommagement dû au propriétaire des bestiaux.

ART. 43. Quiconque aura coupé ou détérioré des arbres plantés sur les routes, sera condamné à une amende du triple de la valeur des arbres, et à une détention qui ne pourra excéder six mois.

ART. 44. Les gazons, les terres, ou les pierres des chemins publics ne pourront être enlevés, en aucun cas, sans l'autorisation du directoire du département. Les terres ou matériaux appartenant aux communautés ne pourront également être enlevés, si ce n'est par suite d'un usage général établi dans la commune pour les besoins de l'agriculture, et non aboli par une délibération du Conseil général.

Celui qui commettra l'un de ces délits sera, en outre de la réparation du dommage, condamné, suivant la gravité des circonstances, à une amende qui ne pourra excéder 24 livres, ni être moindre de 3 livres ; il pourra, de plus, être condamné à la détention de police municipale.

11. *Décret du 28 août-14 septembre 1792, rétablissant les communes et les citoyens dans les propriétés et droits dont ils ont été dépouillés par l'effet de la puissance féodale.* (Publication le 7 pluv. an v.)

ART. 14. Tous les arbres existant actuellement sur les chemins publics autres que les grandes routes nationales, et sur les rues des villes, bourgs et villages, sont censés appartenir aux propriétaires riverains, à moins que les communes ne justifient en avoir acquis la propriété par titre ou possession.

ART. 15. Tous les arbres actuellement existants sur les places des villes, bourgs et villages, ou dans des marais, prés et autres biens dont les communautés ont ou recouvreront la propriété, sont censés appartenir aux communautés, sans préjudice des droits que les particuliers pourraient y avoir acquis par titre ou par possession.

ART. 16. Dans les cas même où les arbres mentionnés dans les deux articles précédents, ainsi que ceux qui existent sur les fonds même des riverains, auraient été plantés par les ci-devant seigneurs, les communautés et les riverains ne seront tenus à aucune indemnité, ni à aucun remboursement pour les frais de plantation ou autres.

ART. 17. Dans les lieux où les communes pourraient être dans l'usage de s'approprier les arbres épars sur les fonds des propriétaires particuliers, ces derniers auront la libre disposition desdits arbres.

ART. 19. Il est dérogé aux lois antérieures en tout ce qu'elles renferment de contraire aux dispositions du présent décret.

12. *Décret du 16-20 frimaire an II, (6-10 décembre 1793), ordonnant la réparation des routes et des ponts aux frais de l'État.*

ART. 1 . . . Les chemins vicinaux continueront d'être aux frais des administrés, sauf les cas où ils deviendraient nécessaires au service public.

13. *Code des délits et peines du 3 brumaire an IV. (25 octobre 1795.)*

ART. 605. Sont punis des peines de simple police . . .

2° Ceux qui embarrassent ou dégradent les voies publiques.

3° Ceux qui contreviennent à la défense de rien exposer sur les fenêtres ou au devant de leurs maisons, sur la voie publique, de rien jeter qui puisse nuire ou endommager par sa chute, ou causer des exhalaisons nuisibles..

9° Les personnes coupables des délits mentionnés dans le titre II de la loi du 28 septembre 1791 sur la police rurale, lesquelles étaient dans le cas d'être jugées par voie de police municipale.

14. *Arrêté du Directoire exécutif du 23 messidor an v (11 juillet 1797), ordonnant la confection d'un état général des chemins vicinaux de chaque département.*

Le Directoire exécutif, considérant que la destination des chemins vicinaux ne peut être que de faciliter l'exploitation des terres ou les communications de commune à commune; que toutes les fois que ce double objet est rempli, l'ouverture de nouveaux chemins n'est plus qu'une usurpation sur l'agriculture; que cette espèce de chemins, par l'effet de l'intérêt personnel et au très-grand dommage de l'intérêt public, s'est multipliée au point de diminuer sensiblement les produits du territoire de la République; que ce genre d'abus menace de prendre de jour en jour de funestes accroissements.

Vu les art. 2 et 3 de la section VI de la loi du 28 septembre-6 octobre 1791.

Considérant que, par ces articles de ladite loi, la surveillance du territoire se trouve attribuée aux directoires de district et de département, représentés aujourd'hui par les seules administrations centrales de département; que c'est à ces administrations centrales à faire entretenir les chemins vicinaux utiles et à déterminer leur largeur, afin d'empêcher le double inconvénient d'un empiètement trop considérable sur les terrains susceptibles de culture, ou du refus de faire le sacrifice de la partie de ces terrains nécessaire aux chemins vicinaux destinés aux relations indispensables de commune à commune, et à l'exploitation des terres,

Arrête :

ART. 1^{er}. Dans chaque département de la République, l'administration centrale fera dresser un état général des chemins vicinaux de son arrondissement, de quelque espèce qu'ils puissent être.

ART. 2. D'après cet état, elle constatera l'utilité de chacun des chemins dont il sera composé.

ART. 3. Elle désignera ceux qui, à raison de leur utilité, doivent être conservés, et prononcera la suppression de ceux reconnus inutiles.

ART. 4. L'emplacement de ces derniers sera rendu à l'agriculture.

15. *Loi du 9 vendémiaire an VI* (30 septembre 1797), relative aux fonds nécessaires pour les dépenses générales ordinaires et extraordinaires.

ART. 89. L'ouverture, le perfectionnement et l'entretien des chemins de communication autres que les grandes routes, pourront être entrepris par des citoyens, sous l'autorisation du Corps législatif, suivant les règles qui seront décrétées par la suite, et au moyen de la concession du droit de percevoir, pendant un temps, une taxe aux barrières particulières qui seront établies par eux.

16. *Loi du 3 frimaire an VII* (23 novembre 1798), relative à la répartition, à l'assiette et au recouvrement de la contribution foncière.

ART. 103. Les rues, les places publiques servant aux foires et marchés, les grandes routes, les chemins publics vicinaux et les rivières, ne sont point cotisables.

17. *Loi du 11 frimaire an VII* (1^{er} décembre 1798), déterminant le mode administratif des recettes et dépenses départementales, municipales et communales.

TITRE I. ART. 4. Les dépenses communales, quant aux communes faisant partie d'un canton, sont celles :

1^o De l'entretien du pavé pour les parties qui ne sont pas grandes routes.

2^o De la voirie et des chemins vicinaux dans l'étendue de la commune.

5^o De l'entretien des fossés, aqueducs et ponts à un usage et d'une utilité particuliers à la commune, et qui, de leur nature, ne font pas partie des objets compris dans les dépenses générales des travaux publics.

9^o Des frais de réverbères, lanternes, de ceux relatifs aux incendies, de ceux de l'entretien des boues et autres objets de sûreté, propreté et salubrité.

ART. 10. Les dépenses municipales et communales réunies, quant aux communes

formant à elles seules un canton, se composent :

1^o Des dépenses énoncées en l'art. 4...

18. *Loi du 28 pluviôse an VIII* (17 février 1800), concernant la division du territoire français et l'administration.

ART. 15. Le conseil municipal... réglera la répartition des travaux nécessaires à l'entretien et aux réparations des propriétés qui sont à la charge des habitants.

19. *Arrêté du 4 thermidor an X* (23 juillet 1802), relatif à une convocation extraordinaire des conseils municipaux.

ART. 6. Les chemins vicinaux seront à la charge des communes. Les conseils municipaux émettront leur vœu sur le mode qu'ils jugeront le plus convenable pour parvenir à leur réparation. Ils proposeront, à cet effet, l'organisation qui leur paraîtrait devoir être préférée pour la prestation en nature.

20. *Code civil, livre II, titre I, concernant la distinction des biens.* (Décrété le 4 pluv. an XII, 25 janv. 1804.)

ART. 537... Les biens qui n'appartiennent pas à des particuliers sont administrés et ne peuvent être aliénés que dans les formes et suivant les règles qui leur sont particulières.

ART. 538. Les chemins, routes et rues à la charge de l'Etat, les fleuves et rivières navigables et flottables, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades, et généralement toutes les portions du territoire français qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme des dépendances du domaine public.

ART. 542. Les biens communaux sont ceux à la propriété ou au produit desquels les habitants d'une ou plusieurs communes ont un droit acquis.

21. *Code civil, livre II, titre IV, concernant les servitudes ou services fonciers.* (Décrété le 10 pluv. an XII, 31 janvier 1804.)

ART. 649. Les servitudes établies par la loi ont pour objet l'utilité publique ou communale, ou l'utilité des particuliers.

ART. 650. Celles établies pour l'utilité

publique ou communale ont pour objet le marche-pied le long des rivières navigables ou flottables, la construction ou réparation des chemins, et autres ouvrages publics ou communaux.

Tout ce qui concerne cette espèce de servitude est déterminé par des lois ou des règlements particuliers.

22. *Loi du 9-19 ventôse an XIII (28 février-10 mars 1805), relative aux plantations des grandes routes et des chemins vicinaux.*

ART. 6. L'administration publique fera rechercher et reconnaître les anciennes limites des chemins vicinaux, et fixera, d'après cette reconnaissance, leur largeur, suivant les localités, sans pouvoir cependant, lorsqu'il sera nécessaire de l'augmenter, la porter au delà de six mètres, ni faire aucun changement aux chemins vicinaux qui excèdent actuellement cette dimension.

ART. 7. A l'avenir, nul ne pourra planter sur le bord des chemins vicinaux, même dans sa propriété, sans leur conserver la largeur qui leur aura été fixée en exécution de l'article précédent.

ART. 8. Les poursuites en contravention aux dispositions de la présente loi seront portées devant les conseils de préfecture, sauf le recours au conseil d'Etat.

23. *Loi du 26 septembre 1807, relative au dessèchement des marais, etc.*

ART. 29. Lorsqu'il y aura lieu à... la construction ou à l'entretien de ponts sur les grandes routes ou sur des chemins vicinaux, les départements contribueront dans une proportion, les arrondissements les plus intéressés dans une autre; les communes les plus intéressées, d'une manière encore différente; le tout, selon les degrés d'utilité respective.

Le gouvernement ne fournira de fonds, dans ce cas, que lorsqu'il le jugera convenable; les proportions des diverses contributions seront réglées par des lois spéciales.

ART. 30. Lorsque, par suite des travaux déjà énoncés dans la présente loi; lorsque, par l'ouverture de nouvelles rues, par la formation de places nouvelles, par la construction de quais, ou par tous autres travaux publics généraux, départementaux ou communaux, ordonnés ou approuvés par le gouvernement, des propriétés privées au-

ront acquis une notable augmentation de valeur, ces propriétés pourront être chargées de payer une indemnité, qui pourra s'élever jusqu'à la valeur de la moitié des avantages qu'elles auront acquis.

24. *Code pénal. Livre III, titre II. Crimes et délits contre les particuliers. (Décrété le 17 février 1810.)*

ART. 445. Quiconque aura abattu un ou plusieurs arbres qu'il savait appartenir à autrui, sera puni d'un emprisonnement qui ne sera pas au-dessous de six jours ni au-dessus de six mois, à raison de chaque arbre, sans que la totalité puisse excéder cinq ans.

ART. 446. Les peines seront les mêmes, à raison de chaque arbre mutilé, coupé ou écorcé de manière à le faire périr.

ART. 447. S'il y a eu destruction d'une ou de plusieurs greffes, l'emprisonnement sera de six jours à deux mois, à raison de chaque greffe, sans que la totalité puisse excéder deux ans.

ART. 448. Le minimum de la peine sera de vingt jours dans les cas prévus par les art. 445 et 446, et de dix jours dans le cas prévu par l'art. 447, si les arbres étaient plantés sur les places, routes, chemins, rues ou voies publiques ou vicinales, ou de traverse.

ART. 456. Quiconque aura, en tout ou en partie, comblé des fossés, détruit des clôtures, de quelques matériaux qu'elles soient faites, coupé ou arraché des haies vives ou sèches; quiconque aura déplacé ou supprimé des bornes ou pieds corniers, ou autres arbres plantés ou reconnus pour établir les limites entre différents héritages, sera puni d'un emprisonnement qui ne pourra pas être au-dessous d'un mois ni excéder une année, et d'une amende égale au quart des restitutions et des dommages-intérêts, qui, dans aucun cas, ne pourra être au-dessous de 50 francs.

ART. 457. Seront punis d'une amende qui ne pourra excéder le quart des restitutions et des dommages-intérêts, ni être au-dessous de 50 francs, les propriétaires ou fermiers, ou toute personne jouissant de moulins, usines ou étangs, qui, par l'élévation du déversoir de leurs eaux au-dessus de la hauteur déterminée par l'autorité compétente, auront inondé les chemins ou les propriétés d'autrui.

S'il est résulté du fait quelques dégradations, la peine sera, outre l'amende, un emprisonnement de six jours à un mois.

25. *Code pénal. Livre IV. Contraventions de police et peines.* (Décrété le 20 février 1810.)

ART. 471. Seront punis d'amende, depuis un franc jusqu'à cinq francs inclusivement...

4° Ceux qui auront embarrassé la voie publique, en y déposant ou y laissant, sans nécessité, des matériaux ou des choses quelconques qui empêchent ou diminuent la liberté ou la sûreté du passage; ceux qui, en contravention aux lois et règlements, auront négligé d'éclairer les matériaux par eux entreposés ou les excavations par eux faites, dans les rues et places.

5° Ceux qui auront négligé ou refusé d'exécuter les règlements ou arrêtés concernant la petite voirie, ou d'obéir à la sommation, émanée de l'autorité administrative, de réparer ou démolir les édifices menaçant ruine.

6° Ceux qui auront jeté ou exposé, au devant de leurs édifices, des choses de nature à nuire par leur chute ou par des exhalaisons insalubres.

7° Ceux qui auront laissé dans les rues, chemins, places, lieux publics ou dans les champs, des coutres de charrue, pinces, barres, barreaux ou autres machines, ou instruments ou armes dont puissent abuser les voleurs et autres malfaiteurs.

ART. 475. Seront punis d'amende, depuis 6 francs jusqu'à 10 francs inclusivement...

3° Les rouliers, charretiers, conducteurs de voitures quelconques ou de bêtes de charge, qui auraient contrevenu aux règlements par lesquels ils sont obligés : de se tenir constamment à portée de leurs chevaux, bêtes de trait ou de charge et de leurs voitures, et en état de les guider et conduire; d'occuper un seul côté des rues, chemins ou voies publiques; de se détourner ou ranger devant toutes autres voitures, et à leur approche, de laisser libre au moins la moitié des rues, chaussées, routes et chemins.

4° Ceux qui auront... violé les règlements contre le chargement, la rapidité ou la mauvaise direction des voitures.

ART. 479. Seront punis d'une amende de 11 à 15 francs inclusivement...

4° Ceux qui auront causé les mêmes accidents (la mort ou la blessure des animaux ou bestiaux appartenant à autrui), par la vétusté, la dégradation, le défaut de réparation ou d'entretien des maisons ou édifices, ou par l'encombrement ou l'excavation, ou telles autres œuvres dans ou

près les rues, chemins, places ou voies publiques, sans les précautions ou signaux ordonnés ou d'usage.

26. *Décret du 4 août 1811, relatif aux travaux d'entretien et de réparation des routes et des chemins vicinaux à la charge des communes, qui traversent les fortifications, etc.*

ART. 1^{er}. A compter du 1^{er} janvier 1812, les travaux d'entretien et de réparation des routes qui traversent les fortifications, lorsqu'ils ne changeront rien au tracé, aux profils et à la nature de la construction, seront exécutés par les ingénieurs des ponts et chaussées, sur les fonds d'entretien des routes, après qu'ils auront concerté les jours et les heures d'exécution, avec le commandant d'armes, sous les rapports généraux de la police militaire, et avec le commandant du génie, relativement à la conservation et à la police spéciale des fortifications.

ART. 2. Les travaux d'entretien et de réparation de routes qui entraîneront quelques changements dans le tracé, les profils ou la nature de la construction, seront exécutés de la même manière, mais après que les projets en auront été concertés, conformément à nos décrets du 13 fructidor an XIII et du 20 juin 1810.

ART. 3. Les reconstructions simples, ou qui n'exigeraient que de légères modifications, sont assimilées aux réparations de même nature.

ART. 4. Les officiers du génie continueront de rédiger et de faire exécuter les projets des constructions neuves et des reconstructions équivalentes, de toutes les parties de routes qui traversent les fortifications ou qui passent à la queue des glacis, dans les limites tracées, pour le terrain domanial militaire, par les art. 15 à 21 du titre I de la loi du 10 juillet 1791.

Hors de ces limites, au dehors ou dans l'intérieur des places de guerre, les ingénieurs des ponts et chaussées rédigeront et feront exécuter les projets de routes, après toutefois qu'ils auront été concertés, discutés et approuvés, conformément à nos décrets du 13 fruct. an XIII et du 20 juin 1810.

Seulement, ils seront tenus, pour l'exécution des travaux dans le rayon kilométrique et aux abords des portes, d'en régler les jours et les heures avec le commandant d'armes et le commandant du génie, sous les rapports déterminés en l'art. 1^{er}.

ART. 5. Lorsque les constructions neuves et les reconstructions ou grosses réparations des parties de routes interceptées dans les fortifications seront la suite d'un projet de route nouvelle ou d'un changement dans la direction, les profils et le genre de construction d'une route ancienne, la dépense de ces parties de routes, et des changements qu'elles entraîneront dans les profils des ouvrages et dans les ponts militaires, sera comprise dans celle du projet général de la route.

A cet effet, le devis de ces parties de route sera arrêté de concert entre le commandant du génie et l'ingénieur des ponts et chaussées, qui en fera un article du devis ou de l'état estimatif général de la route.

Les travaux seront exécutés sur les fonds approuvés d'après le devis, sous la direction du commandant du génie, qui en remettra le toisé à l'ingénieur des ponts et chaussées.

ART. 6. Si ce sont, au contraire, les nouveaux ouvrages ou changements faits dans les fortifications, qui obligent de changer ou de modifier les parties de routes qu'ils interceptent, les dépensés de ces routes seront comprises dans le projet et faites sur les fonds des fortifications.

ART. 7. Les dispositions qui précèdent sont applicables aux chemins vicinaux à la charge des communes, qui traversent les fortifications et aux rues qui aboutissent aux remparts.

27. *Arrêté du prince souverain en date du 22 novembre 1814, concernant l'élagage des arbres plantés par les anciens seigneurs sur les chemins et les places des communes (publié dans les provinces situées sur la rive droite de la Meuse, le 31 juillet 1815).*

ART. 1^{er}. Il est provisoirement, et jusqu'à autre disposition, défendu à qui que ce soit, d'élaguer, d'abattre, ou de disposer en aucune manière quelconque, des arbres, plantés par les anciens seigneurs des communes rurales, existant dans les chemins et places publiques desdites communes, à peine que ceux qui élagueraient ou abattraient ou disposeraient de pareils arbres, encourront une amende du double de la valeur des arbres élagués ou abattus.

28. *Arrêté royal du 13 septembre 1816, relatif à l'élagage des arbres plantés sur*

les chemins vicinaux et places publiques des communes.

ART. 1^{er}. Les députations des États des provinces méridionales sont autorisées à ordonner l'élagage des arbres plantés par les anciens seigneurs des communes rurales, sur les chemins et places publiques des communes, lorsque cette mesure sera nécessaire pour la conservation desdits chemins et places, et sera prescrite par les règlements relatifs à la voirie vicinale.

ART. 2. L'élagage sera fait par les soins des personnes qui étaient en possession des arbres avant l'arrêté royal du 22 novembre 1814, ou de leurs ayants cause, à la réquisition de l'administration locale, qui veillera à ce qu'il n'ait lieu que pour autant que l'état des chemins l'exige, et à ce que les arbres n'en souffrent aucune détérioration.

ART. 3. Le bois provenant des élagages sera vendu publiquement, à la diligence de l'administration municipale. Le produit en sera affecté au paiement des frais d'élagage, d'après des états arrêtés par ladite administration. Le surplus restera déposé dans la caisse municipale, et appartiendra au propriétaire des arbres, lorsqu'il aura été définitivement statué à l'égard de ceux-ci.

ART. 4. Si les frais d'élagage excèdent le produit de la vente, la commune avancera la somme nécessaire pour les solder, et elle en sera remboursée par le propriétaire des arbres, après la décision définitive à intervenir.

29. *Arrêté royal du 5 janvier 1818, approuvant le règlement pour l'administration des communes du plat-pays.*

ART. 49. Ils (les commissaires d'arrondissement) veillent à ce que les inspections des chemins publics, des rivières et aqueducs de leur arrondissement, soient convenablement faites à des époques fixes, conformément aux règlements déjà existants, ou qu'on pourrait faire par la suite sur cet objet.

30. *Arrêté royal du 19 février 1820, révoquant celui du 22 novembre 1814, concernant la défense d'élaguer les arbres plantés par les anciens seigneurs des communes rurales, etc.*

.... Avons trouvé bon de révoquer notre arrêté du 22 novembre 1814, qui demeura

sans aucun effet; en conséquence, ceux qui, conformément aux lois actuellement en vigueur, sont devenus propriétaires des plantations, faites par les anciens seigneurs des communes rurales, qui se trouvent dans les chemins et places publiques desdites communes, seront réintégrés dans la possession de ces plantations, sauf le droit, en cas de contestation sur la propriété d'icelles, de porter l'affaire devant les tribunaux ordinaires.

31. *Loi du 19 juillet 1832, concernant les concessions de péages.*

ART. 5. Les péages pour l'exécution des travaux publics entrepris par les autorités communales et provinciales dans l'étendue de leurs territoires, sont autorisés par le Roi.

ART. 6. Les péages sur une route vicinale ou sur un pont ne sont autorisés qu'en suite d'une information dans les communes environnantes.

32. *Arrêté royal du 26 juillet 1832, relatif aux concessions de péages sur des chemins et ponts communaux.*

ART. 1^{er}. Toute demande d'un conseil communal, tendant à obtenir l'autorisation d'établir un péage sur une route vicinale ou sur un pont, sera, par ordonnance de la députation permanente du conseil provincial, affichée dans les communes environnantes, deux fois consécutives, à huit jours d'intervalle, sans frais.

Les conseils de ces communes seront, en outre, invités à donner leur avis, dans le délai indiqué à l'art. 5.

ART. 2. Il sera loisible à la députation d'ordonner l'affiche de la demande dans telles autres communes où elle le jugera utile.

ART. 3. En cas d'opposition à la demande, la députation pourra, si elle le juge nécessaire, déléguer un ou plusieurs commissaires pour prendre des informations ultérieures.

ART. 5. Les oppositions ou observations auxquelles les projets mentionnés aux articles précédents donneront lieu, seront reçues, pendant vingt jours, à partir de la première affiche, par les administrations locales, pour être transmises à la députation du conseil provincial dans le plus bref délai.

ART. 6. Toutes les oppositions seront jointes à la demande d'approbation.

ART. 7. Lorsque les travaux projetés se lieront aux ouvrages militaires du royaume, directement ou indirectement, le Ministre de l'intérieur concertera avec le Ministre de la guerre les mesures à prendre pour leur exécution.

ART. 8. Notre arrêté autorisant l'exécution des travaux donnera ouverture aux formalités et enquêtes prescrites par la loi du 8 mars 1810, si déjà elles n'ont été observées.

33. *Loi communale du 30 mars 1836.*

ART. 75. Le conseil règle tout ce qui est d'intérêt communal; il délibère sur tout autre objet qui lui est soumis par l'autorité supérieure. Ses délibérations sont précédées d'une information, toutes les fois que le gouvernement le juge convenable, ou lorsqu'elle est prescrite par les règlements.

ART. 76. Néanmoins, sont soumises à l'avis de la députation permanente du conseil provincial et à l'approbation du Roi, les délibérations du conseil sur les objets suivants :

2^o Les péages et droits de passage à établir dans la commune.

7^o ... Les plans généraux d'alignement... des parties agglomérées des communes rurales.

ART. 77. Sont soumises à l'approbation de la députation permanente du conseil provincial, les délibérations des conseils communaux sur les objets suivants :

6^o La reconnaissance et l'ouverture des chemins vicinaux et sentiers, conformément aux règlements provinciaux, et sans dérogation aux lois concernant les expropriations pour cause d'utilité publique.

ART. 90. Le collège des bourgmestre et échevins est chargé :

6^o De la direction des travaux communaux.

7^o Des alignements de la grande et petite voirie, en se conformant, lorsqu'il en existe, aux plans généraux adoptés par l'autorité supérieure, et sauf recours à cette autorité et aux tribunaux, s'il y a lieu, par les personnes qui se croiraient lésées par les décisions de l'autorité communale.

8^o De l'approbation des plans de bâtisse à exécuter par les particuliers, tant pour la petite que pour la grande voirie, dans les parties agglomérées des communes de 2,000 habitants et au-dessus, sauf recours à la députation permanente du conseil provincial et, s'il y a lieu, au gouvernement, sans préjudice du recours aux tribunaux s'il s'agit de questions de propriété; le col-

lège sera tenu de se prononcer dans la quinzaine à partir du jour du dépôt des plans.

12^e De faire entretenir les chemins vicinaux et les cours d'eau conformément aux lois et aux réglemens de l'autorité provinciale.

ART. 131. Le conseil communal est tenu de porter annuellement au budget des dépenses, toutes celles que les lois mettent à la charge de la commune, et spécialement les suivantes :

19^e Les dépenses de la voirie communale et des chemins vicinaux, des fossés, des aqueducs et des ponts qui sont légalement à la charge de la commune.

34. *Loi du 24 mars 1838, rendant applicables aux chaussées vicinales, les lois et réglemens de grande voirie en matière de roulage et de barrières.*

Les lois et réglemens qui ont pour objet la police du roulage, le mode de perception, ainsi que le cahier des charges de la perception des droits de barrières sur les routes de l'Etat et sur les routes provinciales, pourront être rendus applicables par le gouvernement aux routes vicinales pavées ou empierrées (1).

35. *Loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux.*

CHAPITRE PREMIER.

De la reconnaissance et de la délimitation des chemins vicinaux.

ART. 1^{er}. Dans les communes où il n'existe pas de plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins vicinaux, les administrations communales feront dresser ces plans dans le délai de deux ans, à dater de la publication de la présente loi.

Elles feront, dans le même délai, compléter ou réviser, s'il y a lieu, les plans existants, qui devront réunir les mêmes conditions que les plans à dresser en conformité de la présente loi.

ART. 2. Les plans dressés, complétés ou

révisés d'après les règles qui seront prescrites par le Gouvernement, chargé d'en assurer la bonne exécution, indiqueront, outre la largeur actuelle du chemin y compris les fossés, la largeur qu'il doit avoir par suite des recherches et reconnaissances légales, ainsi que la contenance et la désignation des emprises à faire sur les riverains.

Ils contiendront, de plus, la désignation prescrite à l'art. 13.

ART. 3. La dépense à résulter de l'exécution des articles qui précèdent sera pour moitié à la charge de l'Etat et pour moitié à la charge des communes.

ART. 4. Ces plans seront exposés pendant deux mois au secrétariat de la commune.

Pendant ce délai, et sauf ce qui est statué à l'art. 5 à l'égard des propriétaires, toute personne a le droit de réclamer, en se conformant à l'art. 6.

L'exposition sera annoncée par voie de publication et d'affiches, dans la forme ordinaire et dans un journal de la province et de l'arrondissement, s'il en existe.

ART. 5. Les propriétaires des parcelles indiquées au plan comme devant être restituées ou incorporées au chemin, seront avertis du jour du dépôt du plan.

L'avertissement contiendra la désignation de ces parcelles et sera donné sans frais, à la requête du collège des bourgmestre et échevins, par l'officier de police ou le garde-champêtre du lieu, soit à personne soit à domicile, si les propriétaires habitent la commune. Dans le cas contraire, l'avertissement sera adressé par la voie de la poste aux lettres et chargé d'office, si leur résidence est connue; il sera, en outre, affiché deux fois, à huit jours d'intervalle, suivant le mode usité.

Les propriétaires pourront réclamer pendant le délai de deux mois, à partir du jour de l'avertissement

ART. 6. Les réclamations sont adressées au conseil communal; elles contiennent élection de domicile dans la commune; il en est donné récépissé par le secrétaire.

Le conseil communal est tenu de statuer

(1) *Police du roulage.* — Législation : lois, décrets et arrêtés royaux en date des 29 floréal an X, 7 ventôse an XII, 4 prairial an XIII, 23 juin 1806, 18 août 1810, 19 mars et 27 avril 1814, 19 février 1829, 11 janvier et 7 septembre 1830, 28 janvier 1832, 18 (art. 5) et 31 mars 1833, 16 avril et 8 septembre 1834, 16 février 1835, 9 mars et 28 décembre 1836, 25 mai 1837, 25 mars et 40 avril 1838,

3 avril et 1^{er} décembre 1839, 24 mars 1841, 9 mai 1842.

Barrières. — Législation : lois, décrets et arrêtés royaux en date des 6 mars 1831 (nos 65, 66, 67), 8 mars 1832, 18 mars 1833 (nos 262, 263, 264), 12 mars 1834, 18 mars 1835, 23 mars 1836, 6 mars 1837, 10 mars 1838, 25 mai et 6 octobre 1850, 17 septembre 1853.

dans les deux mois après l'expiration du délai fixé à l'art. 4 ci-dessus.

La décision est notifiée, soit à personne, soit à domicile, conformément à l'art. 5.

Si le réclamant n'habite pas la commune, la notification sera faite au domicile élu.

ART. 7. L'appel contre les décisions des conseils communaux est ouvert devant la députation permanente du conseil provincial.

Il doit être interjeté, à peine de déchéance, dans le délai de deux mois, à partir de la notification de la décision du conseil communal.

ART. 8. L'appel a lieu par requête présentée à la députation provinciale.

Le greffier reçoit la requête : il en donne récépissé.

La députation permanente statue, sans recours ultérieur, dans les trois mois, à dater de la réception de la requête ; sa décision est motivée et notifiée conformément aux art. 5 et 6.

ART. 9. Après l'accomplissement des formalités ci-dessus, les plans sont arrêtés définitivement par la députation permanente.

Néanmoins, ils peuvent toujours être modifiés par les autorités compétentes, en se conformant aux dispositions des art. 5, 6, 7 et 8.

ART. 10. L'ordonnance de la députation provinciale qui arrête définitivement le plan, ne fait aucun préjudice aux réclamations de propriété ni aux droits qui en dérivent.

Elle servira de titre pour la prescription de 10 et 20 ans.

Un double des tableaux, approuvé par la députation permanente, sera déposé au greffe du Gouvernement provincial.

ART. 11. Les instances auxquelles donnent lieu les droits mentionnés à l'article précédent, ainsi que celles ayant pour objet les parcelles indiquées au plan comme devant être restituées aux chemins, sont instruites et jugées devant les tribunaux comme affaires sommaires et urgentes.

Lorsqu'en exécution du plan, il y aura lieu à expropriation, le plan sera approuvé par arrêté royal, et on se conformera aux dispositions de la loi du 17 avril 1835, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

ART. 12. Les chemins vicinaux, tels qu'ils sont reconnus et maintenus par les plans généraux d'alignement et de délimitation, sont imprescriptibles aussi longtemps qu'ils servent à l'usage public, sans

préjudice aux droits acquis antérieurement à la présente loi.

CHAPITRE II.

De l'entretien et de l'amélioration des chemins vicinaux.

ART. 13. Les dépenses relatives aux chemins vicinaux sont à la charge des communes.

Néanmoins, les conseils provinciaux pourront statuer que ces dépenses seront, en tout ou en partie, à la charge des propriétaires riverains, là où l'usage en est établi.

En cas de contestation sur la charge d'entretien, les communes devront, sur la décision de la députation permanente du conseil provincial, pourvoir provisoirement à l'entretien des chemins qui font l'objet de contestation, sauf le recours des communes contre les tiers, s'il y a lieu.

Il n'est rien innové par le présent article aux obligations résultant de droits acquis aux communes antérieurement à la présente loi, ni aux règlements des polders et waterings.

ART. 14. En cas d'insuffisance des revenus ordinaires de la commune, il est pourvu, chaque année, aux dépenses des chemins vicinaux, au moyen :

1° D'une prestation d'une journée de travail à fournir par chaque chef de famille ou chef d'établissement qui ne paye pas 3 francs de contributions directes, pour autant qu'il ne soit pas indigent ;

2° D'une prestation de deux journées de travail à fournir par chaque chef de famille ou chef d'établissement payant au moins 3 francs de contributions directes ;

3° D'une prestation de deux journées de chaque cheval, bête de somme, de trait ou de selle, au service des familles ou des établissements dans la commune, à fournir, avec conducteurs et moyens de transport, par les propriétaires, usufruitiers et détenteurs ;

4° De centimes spéciaux en addition au principal des contributions payées dans la commune, patentes comprises.

Ces centimes spéciaux contribueront toujours pour un tiers au moins dans la dépense ; si le montant des prestations imposées d'après les trois premières bases excède les deux autres tiers, elles pourront être réduites proportionnellement à cette quotité.

Ne sont comprises sous la dénomination de revenus ordinaires de la commune, ni les répartitions personnelles sur les habi-

tants, ni les coupes de bois délivrés en nature à ceux-ci pour leur affouage.

Le produit total de ces diverses bases ne pourra, qu'en vertu d'un arrêté royal, excéder le dixième du montant en principal de toutes les contributions directes de la commune.

Les ressources créées, en vertu de la présente loi, pour l'entretien et l'amélioration des chemins vicinaux, forment un fonds spécial qui ne pourra être employé à un autre service.

Les règlements provinciaux détermineront le mode de contribution aux dépenses des chemins vicinaux à charge des villes.

ART. 15. Le prix de la journée de travail est évalué conformément à l'art. 4, titre II de la loi du 28 septembre 1791, et le contribuable qui n'aura point déclaré, conformément à l'article suivant, vouloir faire les prestations en nature résultant des deux premières bases de l'art. 14, jouira d'une remise du cinquième sur le prix de chaque journée de travail.

La députation permanente du conseil provincial fixe annuellement la valeur de la journée des tombereaux, charrettes ou autres voitures attelées, chevaux, bêtes de somme et de trait.

ART. 16. L'avertissement contiendra, outre la cotisation en centimes spéciaux, les prestations en nature suivant les trois premières bases de l'art. 14, réduites en argent, conformément aux dispositions de l'article précédent.

Dans le mois qui suit la délivrance des billets de cotisation, tout contribuable peut déclarer son option au collège échevinal; passé ce délai, les prestations en nature sont exigibles en argent.

Dans tous les cas, la fraction en moins, entre les prestations en nature et l'évaluation en argent, devra être suppléée en numéraire par le contribuable.

ART. 17. Les prestations non rachetées en argent pourront être converties en tâches.

ART. 18. Sur la proposition des conseils communaux, la députation du conseil provincial peut convertir en argent les prestations en nature, dans les communes où ce mode lui paraîtra plus avantageux aux intérêts de la localité.

La députation du conseil provincial pourra même, sous l'approbation du gouvernement, ordonner d'office cette conversion.

ART. 19. Les art. 135, 136, 137 de la loi communale sont applicables aux rôles dressés pour l'exécution des articles précédents.

ART. 20. Les rôles sont exigibles aux

époques fixées par la députation, recouvrés conformément aux règles établies pour la perception des impôts au profit de l'Etat, les dégrèvements prononcés sans frais, et les comptes rendus comme pour les autres dépenses communales.

ART. 21. Les propriétés de l'Etat productives de revenus contribuent aux dépenses dans la même proportion que les propriétés privées.

ART. 22. Dans le cas où un conseil communal chercherait à se soustraire aux obligations imposées par le présent chapitre, la députation permanente fait dresser d'office le devis des travaux, arrête les rôles après avoir entendu le conseil communal, ordonne l'exécution des travaux et en mandate le paiement sur la caisse de la commune, le tout en conformité de l'art. 88 de la loi communale.

Chaque année, la députation permanente communique au conseil provincial l'état des impositions établies en vertu du présent article.

ART. 23. Lorsqu'un chemin entretenu à l'état de viabilité sera habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de tourbières, de carrières, de mines, ou de toute autre entreprise industrielle, les propriétaires ou entrepreneurs des exploitations pour lesquelles les transports se font pourront être appelés à contribuer à l'entretien de ces chemins, par des subventions spéciales proportionnées aux dégradations occasionnées par ces exploitations.

Il en sera de même pour les exploitations de forêts, en cas de défrichements.

Ces subventions, lorsqu'il y aura dissentiment, seront, après expertise contradictoire, réglées par les administrations communales, sous l'approbation de la députation permanente du conseil provincial.

En cas d'opposition de la part desdits entrepreneurs ou propriétaires, les communes pourront, sur l'avis de la députation permanente du conseil provincial, être autorisées par arrêté royal à établir des péages.

ART. 24. Lorsqu'un chemin vicinal intéressera plusieurs communes, la députation du conseil provincial, après avoir pris l'avis des conseils communaux, pourra le déclarer chemin vicinal de grande communication. Elle pourra prescrire, 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.

La députation provinciale désignera les

communes qui devront contribuer à ces dépenses, ainsi qu'aux dépenses d'entretien, et fixera la proportion dans laquelle chacune d'elles devra y contribuer, sauf recours au Roi de la part des communes intéressées, ou de la part du gouverneur de la province.

Sauf les cas extraordinaires, aucune commune ne devra contribuer à l'entretien ou à l'amélioration des chemins traversant le territoire d'une autre commune.

ART. 25. Dans le cas où un chemin vicinal intéresse des communes appartenant à des provinces différentes, la direction, la largeur du chemin et la proportion dans laquelle les communes intéressées contribueront à son entretien ou à son amélioration, seront déterminées par arrêté royal, sur l'avis des conseils communaux et des députations permanentes des conseils provinciaux.

ART. 26. Les chemins vicinaux de grande communication, et, dans les cas extraordinaires, les autres chemins vicinaux, pourront recevoir des subventions sur les fonds de la province.

CHAPITRE III.

Élargissement, redressement, ouverture et suppression des chemins vicinaux.

ART. 27. Les conseils communaux sont tenus de délibérer, à la réquisition de la députation du conseil provincial, sur l'ouverture, le redressement, l'élargissement et la suppression des chemins vicinaux.

En cas de refus de délibérer ou de prendre les mesures nécessaires, la députation peut, sous l'approbation du Roi, ordonner d'office les travaux et acquisitions, et pourvoir à la dépense, en suivant les dispositions du chapitre précédent.

ART. 28. L'ouverture, la suppression ou le changement d'un chemin vicinal doivent être précédés d'une enquête. Les délibérations des conseils communaux sont soumises à l'avis de la députation du conseil provincial et à l'approbation du Roi.

ART. 29. En cas d'abandon ou de changement de direction total ou partiel d'un chemin vicinal, les riverains de la partie devenue sans emploi auront le droit, pendant six mois à dater de la publication, par le collège échevinal, de l'arrêté qui approuve le changement ou l'abandon, de se faire autoriser à disposer en pleine propriété du terrain devenu libre, en s'engageant à payer, à dire d'experts, soit la propriété, soit la

plus-value dans le cas où ils seraient propriétaires du fonds.

CHAPITRE IV.

Police des chemins vicinaux.

ART. 30. Il pourra être institué des commissaires voyers par les règlements provinciaux.

Ils prêteront serment devant le juge de paix de leur domicile.

ART. 31. Les bourgmestres et échevins, les agents de la police communale et les commissaires voyers, auront le droit de constater les contraventions et délits commis en matière de voirie vicinale et d'en dresser procès-verbal. Leurs procès-verbaux feront foi jusqu'à preuve contraire.

Les commissaires d'arrondissement pourront faire personnellement, ou requérir ceux que la chose concerne, de faire tous les actes nécessaires à l'effet de constater les contraventions et délits en matière de voirie vicinale.

Les procès-verbaux des agents de la police communale seront affirmés, dans les 24 heures, devant le juge de paix ou l'un de ses suppléants, ou devant le bourgmestre ou l'un des échevins.

ART. 32. Les peines à établir par les conseils provinciaux, pour contraventions à leurs règlements en matière de chemins vicinaux, ne pourront excéder celles de simple police.

Les peines plus fortes que celles autorisées par le présent article, qui sont portées par les règlements et ordonnances actuellement en vigueur, de même que celles qui sont prononcées par l'art. 40, titre II de la loi du 28 septembre-6 octobre 1791, en ce qui concerne la dégradation ou la détérioration des chemins vicinaux ou l'usurpation sur leur largeur, seront réduites de plein droit au maximum de ces peines, à l'expiration des deux années qui suivront la promulgation de la présente loi.

Les contraventions susmentionnées seront, dès maintenant, poursuivies et jugées comme contraventions de simple police.

ART. 33. Outre la pénalité, le juge de paix prononcera, s'il y a lieu, la réparation de la contravention dans le délai qui sera fixé par le jugement, et statuera qu'en cas d'inexécution, l'administration locale y pourvoira aux frais du contrevenant, qui, en vertu du même jugement, pourra être contraint au remboursement de la dépense sur simple état dressé par le collège échevinal.

En cas de renvoi à fin civile sur la question préjudicielle, la partie qui aura proposé l'exception devra se pourvoir devant le juge compétent et justifier de ses diligences endéans le mois, sinon il sera passé outre à l'instruction et au jugement sur la contravention.

Les affaires renvoyées à fin civile seront instruites et jugées comme affaires sommaires et urgentes.

ART. 34. L'action publique ayant pour objet la répression d'une usurpation ou d'un empiètement sur un chemin vicinal, sera prescrite après une année révolue.

ART. 35. Les amendes sont perçues au profit de la commune sur le territoire de laquelle la contravention a été commise, et font partie du fonds spécial affecté à l'entretien des chemins vicinaux.

Néanmoins, le règlement provincial peut en affecter une part aux agents qui ont constaté la contravention ou le délit.

ART. 36. Les dispositions du présent chapitre sont applicables à la police des fossés qui bordent les chemins vicinaux.

CHAPITRE V.

• Des réglemens provinciaux.

ART. 37. Les réglemens provinciaux pourvoiroient aux mesures nécessaires pour assurer le bornage des chemins vicinaux et le récolement des plans mentionnés dans l'art. 1^{er} de la présente loi.

ART. 38. Ces réglemens pourront prescrire l'institution de surveillants des travaux dans chaque canton et en déterminer les attributions.

Ils détermineront également le mode de nomination, suspension ou révocation de ces surveillants et des commissaires voyers, ainsi que la fixation de leurs traitemens ou indemnités.

Les dépenses seront prélevées, soit sur les fonds provinciaux, soit sur les fonds affectés aux travaux.

ART. 39. Les députations permanentes des conseils provinciaux feront immédiatement la révision des réglemens existants, en se conformant aux dispositions de la présente loi.

Ces réglemens ne seront que provisoires; ils seront révisés par les conseils provinciaux, au plus tard dans la deuxième session ordinaire après la promulgation de la présente loi.

Les réglemens de la députation et ceux du conseil ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvés par le Roi.

36. *Arrêté royal du 21 avril 1841, portant institution d'un bureau spécial auprès du Ministère de l'Intérieur, pour la formation des plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins vicinaux.*

ART. 1^{er}. Un bureau spécial et temporaire est institué auprès du Ministère de l'Intérieur, pour confectionner les plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins vicinaux, d'après les instructions qui seront données par Notre Ministre de l'Intérieur.

La direction de ce bureau sera confiée, comme mission extraordinaire et temporaire, à un agent à désigner par Nous.

ART. 2. La dépense de ce service sera imputée sur le fonds spécial qui sera mis à la disposition du gouvernement, en exécution de l'art. 3 de la loi du 10 avril 1841.

37. *Loi du 18 juin 1842, ajournant la révision, par les conseils provinciaux, des réglemens provisoires sur les chemins vicinaux.*

ARTICLE UNIQUE. La révision, par les conseils provinciaux, des réglemens provisoires sur les chemins vicinaux, arrêtés par les députations permanentes, en vertu de l'art. 39 de la loi du 10 avril 1841, pourra être ajournée à la session ordinaire de 1843.

38. *Arrêté royal du 26 octobre 1850, déterminant le mode à suivre pour la rédaction des demandes en concession de péages sur les chemins vicinaux pavés ou empierrés.*

ART. 1^{er}. Toute demande tendant à établir un péage sur des chemins vicinaux pavés ou empierrés fera l'objet, de la part du conseil communal ou du comité spécial de qui elle émane, d'une délibération motivée, laquelle sera transmise à la députation permanente, qui ordonnera l'accomplissement des formalités d'enquête prescrites par Notre arrêté du 26 juillet 1832.

La délibération sera accompagnée d'un plan des lieux, en double expédition, dressé à l'échelle de 1 à 20,000; elle indiquera la longueur exacte et la largeur du chemin pavé ou empierré, ainsi que le taux du péage à percevoir. Ce taux sera calculé d'après les bases du tarif en vigueur pour la taxe des barrières établies sur les grandes routes,

lequel tarif fixe, ainsi qu'il suit, la taxe à percevoir pour un parcours de 5,000 mètres :

Pour chaque paire de roues de voitures quelconques, trois roues comptant pour deux paires, cinq centimes . . . fr. 0 05

Pour chaque cheval ou mulet, attelé ou non, jusqu'à concurrence de quatre têtes d'attelage 0 10

Pour une cinquième tête d'attelage 0 15

Pour une sixième tête d'attelage. 0 20

Pour une septième tête d'attelage. 0 40

Pour une huitième tête d'attelage. 0 60

Pour chaque tête au-dessus de huit 0 60

Pour chaque bœuf ou âne attelé. 0 05

Pour chaque bœuf ou âne attelé avec plus de quatre chevaux. . . . 0 10

ART. 2. Dans le cas où la route sur laquelle le péage proposé devra être établi n'aura pas 5,000 mètres de longueur, et que, par suite, le taux du péage proposé doit subir une réduction proportionnelle, le conseil communal ou le comité spécial insérera, dans sa délibération, le tarif suivant lequel s'effectuera la perception du péage demandé.

ART. 3. Cette délibération déterminera aussi le nombre et l'emplacement des bureaux de perception, lesquels seront également désignés sur le plan à produire; elle prescrira l'établissement, près de chaque bureau, d'un poteau sur lequel le tarif du droit devra être constamment affiché; elle indiquera l'époque à laquelle commencera la perception du péage, ainsi que sa durée, qui ne pourra excéder dix années; elle spécifiera les exemptions du droit, lesquelles, sauf les cas exceptionnels, seront limitées à celles qui sont admises aux barrières des grandes routes; elle contiendra, en outre, adhésion aux conditions suivantes :

a. Le produit du péage sera spécialement affecté à l'entretien du chemin pour lequel la concession est demandée. L'excédant des recettes, s'il y en a, devra être appliqué, de préférence, au prolongement des parties pavées ou empierrées ou à l'amélioration d'autres voies de communication.

b. Les travaux d'entretien à exécuter au moyen de cette ressource, s'effectueront par voie d'adjudication publique. La perception du droit sera également adjugée publiquement. Cette adjudication, de même que celle des travaux d'entretien, pourra avoir lieu pour le terme d'une à trois années; le prix du bail sera déterminé par année.

c. Le cahier des charges et le procès-ver-

bal d'adjudication, tant de la perception du droit, que des travaux d'entretien, seront soumis à l'approbation de la députation permanente du conseil provincial.

d. Un compte spécial et détaillé du produit de la taxe et des dépenses sera transmis annuellement, avec les pièces à l'appui, à ladite députation.

e. Dans le cas où une grande route serait établie, dans la suite, dans la direction de la chaussée pour laquelle le péage est demandé, le concessionnaire renoncerait, sans indemnité, au bénéfice de sa concession, pour toute la partie de chaussée qui serait incorporée à la nouvelle route.

ART. 4. Les délibérations ayant pour objet l'établissement de péages sur des chemins vicinaux pavés ou empierrés, comprendront, en outre, s'il y a lieu, la proposition de faire déclarer applicables à ces mêmes chemins, les lois et règlements qui ont pour objet la police du roulage sur les routes de l'Etat et sur les routes provinciales.

ART. 5. Il pourra être dérogé aux prescriptions qui font l'objet du § b de l'art. 3 du présent arrêté, en ce qui concerne l'exécution des travaux d'entretien, dans les cas exceptionnels où ces prescriptions seraient reconnues contraires, soit aux intérêts des communes, soit à des dispositions réglementaires adoptées par le conseil provincial. Dans ces cas, l'exécution des travaux pourra s'effectuer par voie de régie.

39. Arrêté royal du 25 novembre 1850, instituant une inspection agricole.

ART. 1^{er}. Le service de l'inspection agricole, établi, à titre provisoire, près du département de l'intérieur, est institué à titre définitif, comme service permanent et spécial.

Ce service comprendra, notamment, la surveillance de l'emploi des subsides alloués pour l'enseignement agricole, l'inspection des travaux exécutés avec le concours financier de l'Etat pour l'amélioration de la voirie vicinale, l'inspection et l'étude des cours d'eau dans leurs rapports avec l'agriculture.

ART. 2. Le fonctionnaire chargé de ce service prendra le titre d'inspecteur de l'agriculture et des chemins vicinaux, etc.

ART. 3. Notre Ministre de l'Intérieur, chargé de l'exécution du présent arrêté, réglera les attributions de l'inspecteur ainsi que l'imputation des frais à résulter du service d'inspection.

40. *Loi du 20 mai 1863, modifiant les art. 14 et 28 de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux.*

ART. 1^{er}. Est supprimé de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, le § 8 de l'art. 14, ainsi conçu :

« Le produit total de ces diverses bases » ne pourra, qu'en vertu d'un arrêté royal, » excéder le dixième du montant en principal de toutes les contributions directes » de la commune. »

ART. 2. L'art. 28 de ladite loi est remplacé par la disposition suivante :

« L'ouverture, la suppression ou le changement d'un chemin vicinal doivent être » précédés d'une enquête.

» Les délibérations des conseils commu- » naux sont soumises à la députation permanente du conseil provincial, qui statue, » sauf recours au Roi de la part des communes ou de la part des tiers intéressés.

» Les décisions de la députation sont » publiées par les collèges des bourgmestre et échevins, dès le dimanche qui suit leur » réception, et restent affichées pendant » huit jours.

» Le recours au Roi est suspensif. Il doit » être exercé et transmis au gouverneur » dans les quinze jours qui suivent la publication mentionnée au paragraphe précédent. »

41. *Arrêté royal du 11 mai 1864, modifiant celui du 26 octobre 1850 sur les concessions de péages en matière de voirie vicinale.*

ART. 1^{er}. L'art. 5 de Notre arrêté du 26 octobre 1850, déterminant le mode à suivre pour la rédaction des demandes en concession de péage sur les chemins vicinaux pavés ou empierrés, etc., est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

« Il pourra être dérogé aux prescriptions » qui font l'objet du § 6 de l'art. 3 de Notre » arrêté du 26 octobre 1850, dans les cas » exceptionnels où ces prescriptions seraient » reconnues contraires, soit aux intérêts des » communes, soit à des dispositions réglementaires adoptées par le conseil provincial.

» Dans ces cas, les députations permanentes des conseils provinciaux sont autorisées à décider que les travaux d'entretien ou la perception du droit de péage, » auront lieu par voie de régie. »

42. *Loi du 19 mars 1866, apportant*

des modifications à l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux.

ARTICLE UNIQUE. L'art. 23 de la loi du 10 avril 1841 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

Lorsqu'un chemin entretenu à l'état de viabilité sera habituellement ou temporairement dégradé d'une manière extraordinaire par des exploitations de tourbières, de carrières, de mines ou de toute autre entreprise industrielle, les propriétaires ou entrepreneurs des exploitations pour lesquelles les transports se font, pourront être appelés annuellement à contribuer à l'entretien de ce chemin, par des impositions spéciales proportionnées aux dégradations extraordinaires qu'ils occasionnent. Il en sera de même pour les exploitations de forêts, en cas de défrichement.

S'il existe des péages sur ce chemin, ces impositions ne pourront être établies que si les péages ne suffisent pas à son entretien.

Si les transports à raison desquels un exploitant est frappé d'une imposition sont soumis à des péages, il lui en sera tenu compte pour déterminer le chiffre de cette imposition.

Le conseil communal fixera, à titre provisoire, le montant de chaque imposition spéciale. Sa délibération sera notifiée aux exploitants par la voie administrative; ceux d'entre eux qui se croiraient lésés pourront, pendant quinze jours, à dater de la notification, réclamer auprès du conseil communal et même exiger une simple expertise contradictoire.

Après l'accomplissement de ces formalités, les impositions seront réglées par le conseil communal; toutefois, si l'exploitation est située dans une autre commune que celle sur le territoire de laquelle les dégradations ont eu lieu, l'imposition sera déterminée, à la demande du conseil communal de cette dernière commune, par la députation permanente si l'établissement est situé dans la même province, et par le Roi dans tout autre cas.

S'il s'agit d'un chemin vicinal de grande communication, ou si l'on se trouve dans le cas prévu par l'art. 25 de la loi du 10 avril 1841, l'imposition, suivant le cas, sera fixée directement, soit par la députation, soit par le Roi, après avoir entendu les parties et les conseils communaux intéressés.

Tout exploitant qui se croira surtaxé par la décision du conseil communal, pourra adresser une réclamation à la députation

permanente, qui statuera, le conseil communal entendu; un recours au Roi pourra, dans tous les cas, être exercé par les autorités communales et par les exploitants, contre les décisions de la députation permanente.

Ce droit d'appel ou de recours devra être exercé dans la quinzaine à dater de la notification, par la voie administrative, de la décision attaquée. Le recours au Roi ne sera pas suspensif.

L'art. 137 de la loi communale et l'art. 20 de la loi du 10 avril 1841 sont applicables aux impositions établies en vertu des dispositions qui précèdent.

Le gouvernement est autorisé à appliquer, s'il y a lieu, les principes de la présente loi aux chemins entretenus par les polders et les waterings.

43. Code pénal du 8 juin 1867.

ART. 537. Quiconque aura méchamment abattu un ou plusieurs arbres, coupé, mutilé ou écorcé ces arbres de manière à les faire périr, ou détruit une ou plusieurs greffes, sera puni :

A raison de chaque arbre, d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 à 100 francs.

A raison de chaque greffe, d'un emprisonnement de huit à quinze jours et d'une amende de 26 à 50 francs, ou d'une de ces peines seulement.

Dans aucun cas, la totalité de la peine n'excèdera trois ans pour l'emprisonnement, ni 500 francs pour l'amende.

ART. 545. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 26 à 200 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura, en tout ou en partie, comblé des fossés, coupé ou arraché des haies vives ou sèches, détruit des clôtures rurales ou urbaines, de quelques matériaux qu'elles soient faites; déplacé ou supprimé des bornes, pieds corniers ou autres arbres plantés ou reconnus pour établir les limites entre différents héritages.

ART. 546. Lorsque les faits prévus par l'article précédent ont été exécutés dans le but de commettre une usurpation de terrain, la peine sera un emprisonnement d'un mois à un an, et une amende de 50 à 2,000 francs.

ART. 550. Seront punis d'une amende de 50 à 500 francs, les propriétaires, les fermiers ou toutes autres personnes jouissant de moulins, usines ou étangs, qui, par l'élévation du déversoir de leurs eaux au-

dessus de la hauteur déterminée par l'autorité compétente, auront inondé les chemins ou les propriétés d'autrui.

ART. 551. Seront punis d'une amende de 1 à 10 francs : ...

4° Ceux qui, sans nécessité ou sans permission de l'autorité compétente, auront embarrasé les rues, les places, ou toutes autres parties de la voie publique, soit en y laissant des matériaux, des échafaudages ou d'autres objets quelconques, soit en y creusant des excavations.

5° Ceux qui, en contravention aux lois et règlements, auront négligé d'éclairer les matériaux, les échafaudages ou les autres objets quelconques qu'ils ont déposés ou laissés dans les rues, places ou autres parties de la voie publique, ou les excavations qu'ils y ont creusées.

6° Ceux qui auront négligé ou refusé d'exécuter les lois, arrêtés ou règlements concernant la petite voirie.

7° Ceux qui auront négligé ou refusé d'obéir à la sommation faite par l'autorité administrative, de réparer ou de démolir des édifices menaçant ruine.

ART. 552. Seront aussi punis d'une amende de 1 à 10 francs :

1° Ceux qui auront jeté, exposé ou abandonné, sur la voie publique, des choses de nature à nuire par leur chute ou par des exhalaisons insalubres.

2° Ceux qui auront laissé dans les rues, chemins, places, lieux publics ou dans les champs, des coutres de charrue, pincées, barres, barreaux, échelles ou autres machines, instruments ou armes dont puissent abuser les voleurs ou autres malfaiteurs; seront, en outre, saisis et confisqués, les objets ci-dessus mentionnés.

ART. 557. Seront punis d'une amende de 5 à 15 francs et d'un emprisonnement d'un à quatre jours, ou d'une de ces peines seulement :

1° Les conducteurs de voitures quelconques ou de bêtes de charge, qui ne se tiendront pas constamment à portée de leurs chevaux, bêtes de trait ou de charge ou de leurs voitures, et en état de les guider ou conduire; qui occuperont le milieu des rues, chemins ou voies publics, quand d'autres voitures ou bêtes de charge y chemineront près d'eux; qui négligeront de se détourner ou ranger devant toutes autres voitures ou bêtes de charge et à leur approche, et de leur laisser libre au moins la moitié de la voie, ou qui contreviendraient aux règlements sur ces objets.

2° Ceux qui auront contrevenu aux rè-

glements ayant pour objet, soit la rapidité, la mauvaise direction ou le chargement des voitures ou des animaux, soit la solidité des voitures publiques, le mode de leur chargement, le nombre et la sûreté des voyageurs.

ART. 559. Seront punis d'une amende de 10 à 20 francs :

4° Ceux qui auront causé les mêmes accidents (la mort ou la blessure grave des animaux ou bestiaux appartenant à autrui), par la vétusté, la dégradation, le défaut de réparation ou d'entretien des maisons ou édifices, ou par l'encombrement ou l'exca-
vation, ou telles autres œuvres, dans ou près les rues, chemins, places ou voies pu-

bliques, sans les précautions ou signaux ordonnés ou d'usage.

ART. 560. Seront aussi punis d'une amende de 10 à 20 francs :

2° Ceux qui, dans les lieux appartenant au domaine public de l'Etat, des provinces ou des communes, auront enlevé des gazons, terres, pierres ou matériaux, sans y être dûment autorisés.

ART. 563. Seront punis d'une amende de 15 à 25 francs, et d'un emprisonnement d'un à sept jours, ou d'une de ces peines seulement :

2° Ceux qui auront volontairement dégradé des clôtures urbaines ou rurales, de quelques matériaux qu'elles soient faites.

2° SECTION.

Circulaires ministérielles.

1. Une circulaire ministérielle du 31 janvier 1834 décide que la construction et l'entretien des chemins vicinaux sont à la charge des communes sur le territoire desquelles ces chemins sont situés.

2. Une circulaire du 12 janvier 1835 signale à l'attention des gouverneurs de province un arrêt de la Cour de cassation en date du 5 septembre 1834, décidant que « l'art. 12 du décret du 23 juin 1806, concernant le poids des voitures, doit être interprété en ce sens que les propriétaires des voitures et rouliers ne pourront user de la faculté de se présenter aux ponts à bascule, pour s'assurer du poids des voitures, et éviter par là de s'exposer à la contravention, qu'après avoir commencé leur voyage, et qu'une fois le voyage commencé, ils ne peuvent plus invoquer ce bénéfice. »

3. Une circulaire du 7 octobre 1835 recommande l'établissement de poteaux indicateurs sur les routes communales, en faisant observer que « de pareils poteaux ne

peuvent être que fort utiles, soit à l'entrée des villes, bourgs ou villages, soit aux points où ces routes viennent s'embrancher, surtout lorsque les points d'embranchement sont éloignés de toute habitation. »

4. Circulaire du 29 octobre 1835.

« M. le Gouverneur,

» La Cour de cassation, rejetant le pourvoi formé contre un jugement du tribunal d'Anvers jugeant en degré d'appel, a décidé, le 14 mai dernier, que les usurpations sur les chemins vicinaux, lors même que ces faits seraient spécialement prévus par un règlement émané des États de la province, doivent être considérés comme des délits ruraux tombant sous l'application de l'art. 40, titre II de la loi du 28 septembre-6 octobre 1791, et dont, aux termes de l'art. 8, titre I, sect. 7 de la même loi, la poursuite doit avoir lieu, au plus tard, dans le délai d'un mois, faute de quoi il n'y a plus lieu à poursuite.

» Comme cette décision intéresse vivement les administrations des communes rurales, vous voudrez bien la rendre pu-

» blique par la voie du *Mémorial administratif* de votre province.

» Vous remarquerez, M. le Gouverneur, que l'arrêt susmentionné ne décide pas la question fort importante de savoir si le délai de la prescription commence à courir du jour où le *délit a été commis*, ou bien du jour où il a été reconnu et constaté par un procès-verbal en due forme.

» La doctrine et la jurisprudence ne sont guère fixés sur ce point de difficulté.

» Dans cet état des choses, il est du devoir des administrations communales de faire constater promptement, et par des procès-verbaux en due forme, les dégradations et les usurpations des chemins vicinaux soumis à leur surveillance, et de mettre les officiers du ministère public à même d'assigner les coupables en justice, dans le mois à dater du jour où les *délits ont été commis*; cependant, si, par un défaut de zèle, ou par tout autre motif, il arrivait que le délai susmentionné fût écoulé sans que des poursuites judiciaires eussent été intentées, l'administration ne devrait pas moins faire les diligences nécessaires pour la répression de la contravention; mais il est de toute *nécessité* que la citation soit donnée dans le mois à partir du jour où les détériorations et les usurpations dont il s'agit auront été reconnues et constatées par un acte de police judiciaire; car après l'expiration de ce dernier délai sans poursuites, la déchéance de l'action correctionnelle serait irrévocable, et il ne pourrait plus y avoir lieu qu'à une action civile: ce serait le cas de l'espèce jugée par l'arrêt susmentionné de la Cour de cassation.

» Je vous invite, M. le gouverneur, à vouloir bien, en portant à la connaissance des autorités communales la décision prérappelée de la Cour régulatrice, y joindre des instructions dans le sens des considérations qui précèdent.

» Il est un autre point, M. le gouverneur, sur lequel il est nécessaire d'attirer l'attention des administrations des communes rurales, c'est qu'elles compromettraient gravement les intérêts de leurs administrés, si elles permettaient que des propriétaires riverains ou autres individus restassent en possession paisible, pendant plus d'un an, des chemins vicinaux ou des portions de chemins vicinaux usurpés. Dans ce cas, la commune ne pourrait plus réclamer la jouissance des chemins dont il s'agit par action possessoire devant le juge de paix; elle de-

» vrait agir au pétitoire, et la présomption de propriété résultant du fait de la possession étant détruite à son préjudice, elle pourrait rencontrer des difficultés insurmontables pour établir directement son droit de propriété.— Sous ce rapport, la négligence des administrations locales serait donc bien répréhensible: elle pourrait avoir pour résultat de causer aux communes des préjudices irréparables.

» Cet objet me paraît de la plus haute importance, et doit être considéré comme étant intimement lié au bien-être et à la prospérité des habitants des campagnes, auxquels des voies vicinales convenablement entretenues procurent des moyens faciles pour transporter leurs engrais et leurs récoltes, et pour faire écouler leurs produits agricoles vers les marchés voisins.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» DE THEUX. »

5. Par circulaire du 5 octobre 1836, le Ministre de l'Intérieur signale l'utilité qu'il pourrait y avoir à faire dresser, dans chaque province, une carte indiquant, par des couleurs et des signes distinctifs, les divers moyens de communication; cette carte faciliterait au Conseil provincial la recherche des travaux de voirie à exécuter aux frais de la province.

6. Une circulaire du 7 octobre 1837 rappelle qu'aux termes de l'art. 16 du décret du 23 juin 1806, rendu en exécution de la loi du 7 ventôse an XII, la longueur des essieux de toute espèce de voitures, même de culture et de labour, ne peut jamais excéder 2^m,50 entre les deux extrémités. Le Ministre désire savoir si cette disposition est strictement observée, et, dans la négative, quels motifs auraient pu déterminer les administrations provinciales à la laisser tomber en désuétude.

7. Circulaire du 8 septembre 1838.

« M. le Gouverneur,

» Une loi du 24 mars dernier autorise le gouvernement à rendre applicables, aux chaussées vicinales pavées et empierrées, les lois et règlements qui ont pour objet la police du roulage, le mode de perception ainsi que le cahier des charges de la perception des droits de barrière sur les routes de l'Etat et sur les routes provinciales.

» L'exécution de cette mesure aura surtout pour résultat : 1° d'assurer le paiement du péage au moyen de la sanction pénale établie dans les lois et règlements susmentionnés; — 2° de prévenir les dégradations des routes en y interdisant le passage des voitures en temps de dégel. Il est toutefois à remarquer que la loi du 24 mars est aussi applicable, sous ce dernier rapport, aux routes vicinales pavées ou empierrées sur lesquelles il n'est point perçu de péage. Cela est rationnel et juste, et il y a d'autant plus de motifs de veiller à la conservation de ces routes, que le public en jouit sans avoir rien à payer.

» Cependant, le gouvernement n'usera de la faculté qui lui est accordée par la loi, qu'après qu'il aura été procédé à une enquête sur les demandes de l'espèce, et que les communes voisines auront été appelées à donner leur avis.

» Les routes vicinales pavées ou empierrées sont parfois indispensables pour les communications des villages voisins avec les villes de marché. Dans ce cas, on ne pourrait interdire, au moins d'une manière absolue, le passage par les routes en temps de dégel, sans causer un préjudice trop considérable aux villages dont il s'agit.

» Le seul moyen de prévenir cet inconvénient, c'est de recourir à une enquête publique.

» Vous suivrez, à ce sujet, la marche prescrite par l'arrêté royal du 26 juillet 1832 pour l'instruction des demandes relatives à l'établissement de péages. L'affaire devra ensuite être soumise à l'avis de la députation permanente du conseil provincial, et transmise à mon département, avec un rapport détaillé et motivé de ce collége.

» Je vous prie, M. le Gouverneur, de vouloir bien porter le contenu de cette dépêche à la connaissance des autorités locales de votre province, et d'informer celles de ces autorités qui auraient intérêt à jouir du bénéfice de la loi du 24 mars 1838, qu'elles doivent vous adresser leurs demandes pour être instruites comme il est dit ci-dessus.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*
» DE THEUX. »

8. Par circulaire du 24 juin 1840, le Ministre de l'Intérieur fait connaître son intention de demander aux Chambres légis-

latives un crédit de 100,000 francs, destiné à être distribué aux communes, à titre de subsides, dans le but d'encourager la création de routes vicinales successivement et partout où la nécessité s'en fera sentir. Il engage les conseils provinciaux à seconder les vues du gouvernement en votant, de leur côté, quelques fonds en faveur des communes qui entreprendront des routes vicinales d'une utilité reconnue, et ajoute que « le contingent que chaque province sentira à supporter dans les dépenses dont il s'agit, influera, jusqu'à un certain point, sur la fixation de la part qui lui sera attribuée » dans le crédit alloué par la législature.

9. Par circulaire du 12 mars 1841, le Ministre de l'Intérieur fait connaître l'intention du gouvernement d'accorder des subsides exclusivement pour l'amélioration des chemins vicinaux intéressant plusieurs communes : « il paraît, en effet, que ce mode de répartition est rationnel et le seul conforme à la nature du subsidé, car l'État ne doit concourir, en règle générale, aux frais d'amélioration des chemins vicinaux, qu'autant que ces chemins présentent un certain caractère d'intérêt général, soit en se rattachant aux voies de grande communication, soit en réunissant plusieurs communes. »

10. Une circulaire du 27 mai 1841 rappelle que : « d'après les intentions de la législature, il ne pourra être disposé du crédit qu'en faveur des chemins qui présentent un certain caractère d'intérêt général, c'est-à-dire qui réunissent plusieurs communes ou qui se rattachent aux voies de grande communication. Il a été également admis que l'allocation pourra être appliquée aux travaux d'amélioration de routes existantes, aussi bien qu'à la construction de routes nouvelles. »

Le Ministre ajoute qu'à défaut de renseignements complets sur la situation de la voirie vicinale dans les différentes provinces, il a dû adopter, pour l'année 1841, un mode de répartition extraordinaire : « J'ai, » dit-il, « divisé le crédit en deux parts : l'une de 70,000 francs, l'autre de 30,000 francs.

» Le crédit de 70,000 francs sera réparti par portions égales entre les neuf provinces, pour être subdivisé entre les communes qui se trouveront dans les conditions indiquées plus haut.

» Le crédit de 30,000 francs sera tenu en réserve pour être réparti directement entre les communes, sans égard à la division par province, et d'après des considérations particulières de convenance ou d'utilité... » Ne seront admises à la répartition de cette dernière somme, que les communes dont les demandes seraient fondées sur une utilité bien constatée, jointe au défaut plus ou moins absolu des ressources. »

Le ministre engage les députations permanentes à « ne diviser la part revenant à la province qu'entre un petit nombre de communes, un plus grand fractionnement ne pouvant qu'affaiblir les résultats. »

11. Par une circulaire du 14 juin 1841, le Ministre de l'Intérieur annonce, qu'après s'être livré à une étude approfondie des règlements provinciaux sur la voirie vicinale, il a reconnu « l'impossibilité de fondre en un seul projet les dispositions essentiellement différentes, variant selon les besoins et les usages locaux. »

Il invite, en conséquence, les députations permanentes à procéder elles-mêmes à la révision du règlement existant dans leur province, en consultant ceux des autres provinces ainsi que les instructions spéciales du gouvernement, annexées à la présente circulaire.

12. Circulaire du 15 juin 1841.

« M. le Gouverneur,

» Des mesures législatives pour assurer la construction des chemins vicinaux et faciliter les améliorations qu'ils exigent, étaient généralement désirées. Le vœu manifesté à cet égard par toutes les autorités administratives qui ont à s'occuper de la voirie vicinale, et des habitants des campagnes qui en usent, a été accompli dans la dernière session législative.

» La loi du 10 avril 1841, en comblant une lacune importante, sera généralement considérée comme un bienfait.

» Afin de procéder à l'exécution de la loi conformément aux intentions du législateur, il était nécessaire de revoir la discussion qu'elle a provoquée.

» Les développements qui vont suivre sont un résumé succinct de ce travail, relativement aux questions principales qui se présenteront.

» On s'est donc abstenu de s'engager dans la recherche des cas nombreux ou

» des difficultés qui se rencontreront dans l'exécution de la loi.

» Désirant, cependant, que la même jurisprudence s'établisse partout, je vous prie, M. le Gouverneur, de me signaler ces doutes à mesure qu'ils seront portés à votre connaissance; je m'empresserai de les examiner.

» La question qui s'offre la première est celle de savoir ce que l'on entend par chemin vicinal.

» La loi ne le dit pas; on a pensé que cette expression désigne suffisamment toutes les voies d'un usage commun ou qui sont d'une utilité générale pour une ou plusieurs communes: celles qui, sans sortir du territoire de la commune, conduisent d'un hameau à un autre, à l'église, à une forêt; les sentiers, les servitudes de passage acquises au public sur des propriétés particulières; en un mot, tous les chemins publics qui ne sont pas grandes routes, routes provinciales ou routes cédées, sont des chemins vicinaux.

» § 1. De la reconnaissance et de la délimitation des chemins vicinaux.

» ART. 1-11. Dans la presque totalité des communes, la reconnaissance des chemins vicinaux a déjà été faite plusieurs fois, en exécution des lois et règlements sur la matière.

» La loi du 10 avril prescrit, sous une forme nouvelle, la même opération, qui laissera des traces plus durables; elle exige que des plans de délimitation des chemins vicinaux soient formés là où ils n'existent pas, et révisés lorsqu'ils existent.

» La formation de ces plans peut seule assurer la conservation des chemins, et empêcher qu'on n'y commette des usurpations.

» Les difficultés d'exécution de la disposition législative dont il est question, ont amené le gouvernement, de concert avec les Chambres, à penser que, pour obtenir tous les avantages qui doivent résulter des plans généraux, on ne pouvait en abandonner la confection aux soins isolés de chaque administration. On reconnut qu'il fallait non-seulement qu'un même esprit dirigeât le travail, mais que l'exécution de tous les plans fût parfaitement identique.

» L'art. 2 de la loi contient une disposition fondée sur ces considérations; il porte que le gouvernement *prescrit* DES RÈGLES pour la formation et la révision des plans. » Basé sur cette prérogative, un arrêté

» royal du 21 avril dernier a institué, au ministère de l'intérieur, un bureau spécial et temporaire chargé de l'exécution des plans.
 » Un autre arrêté de ce mois confie la direction de ce bureau au sieur Heuschling, inspecteur du cadastre dans le Brabant.
 » Les instructions nécessaires pour l'exécution des art. 1 à 11 de la loi, et des opérations qu'ils prescrivent, feront l'objet d'un règlement spécial que je vous ferai parvenir dès que le bureau susdit sera définitivement organisé.
 » Ce n'est qu'alors, que les conseils communaux auront à désigner les chemins qu'ils considéreront comme vicinaux.

» § 2. *Imprescriptibilité des chemins vicinaux.*

» ART. 12. Sans porter atteinte aux prétentions que l'on voudrait élever pour le passé, l'art. 12 de la loi résout complètement, pour l'avenir, une question souvent controversée, celle de savoir si un chemin vicinal peut être acquis, en tout ou en partie, par prescription. Le principe de l'imprescriptibilité des chemins vicinaux ne pouvait être méconnu sans qu'il en résultât des inconvénients les plus graves.

» Les populations tendent à une augmentation continuelle; il importait donc que tous les moyens de communication fussent conservés aux communes, et que, par suite de la négligence ou d'une tolérance coupable de la part des administrations communales, ils ne fussent pas exposés à être usurpés.

» La largeur d'un chemin est donc imprescriptible, soit qu'il appartienne à la commune à titre de propriété, soit qu'elle en use à titre de simple servitude.

» Tout chemin porté au tableau en exécution de la présente loi ne pourra plus, après 10 ou 20 ans, être disputé à la commune, lorsqu'elle en aura joui sans contestation. Mais il est très-important de remarquer que l'imprescriptibilité est subordonnée à la reconnaissance du chemin comme vicinal, et à sa maintenue sur les plans prescrits par l'art. 1 de la loi, d'où il suit que les administrations communales ont le plus grand intérêt à ne faire aucune omission lorsqu'elles s'occuperont de ces plans.

» § 3. *De l'entretien des chemins vicinaux.*

» ART. 13. L'art. 13 pose le principe que la dépense doit être supportée par le budget communal, comme toutes les autres dépenses obligatoires.

» Cette disposition n'est point absolue : les

» conseils provinciaux pourront statuer que la dépense demeurera, en tout ou en partie, à la charge des propriétaires riverains, là où l'usage en est établi. Ces assemblées doivent examiner avec le plus grand soin, cette importante question.

» On a remarqué avec raison qu'il pourrait être injuste de laisser peser sur quelques propriétés la charge de l'entretien des chemins dont elles profitent toutes; qu'en outre, le mode d'entretien des chemins par les riverains nuit à leur bon état, parce que ceux-ci cherchent tous les moyens de se soustraire à l'obligation d'entretien, qui est souvent fort onéreuse.

» D'autre part, il faut considérer que, si les usages constituent une obligation légale et valable pour les riverains, il ne serait pas juste de toucher à des droits acquis par la communauté.

» Mais, en donnant les moyens de respecter ces droits, la loi n'a pas voulu qu'ils reçussent de l'extension. Ainsi les communes devront être chargées, comme antérieurement, de la construction, de l'entretien et de la réparation des ponts et ouvrages d'art construits sur les chemins vicinaux, là où cette charge leur incombait.

» Quoi qu'il en soit, les décisions que prendront les conseils provinciaux ne seront pas à l'abri des réclamations; tantôt les communes prétendront que tels chemins auront été considérés à tort comme devant être entretenus par elles; tantôt des particuliers viendront repousser la charge de l'entretien qui leur aura été imposée.

» Si une commune voulait empierrer un chemin vicinal dont l'entretien serait à la charge du riverain, l'obligation de ce dernier se bornerait à l'entretien des fossés et des acetements.

» Quant aux plantations, il est à remarquer que l'obligation imposée aux communes, d'entretenir les chemins, ne peut enlever aux propriétaires riverains le droit de planter, qui n'est aucunement la conséquence de cette obligation. Tous les doutes qui s'élèveraient à cet égard seraient, d'ailleurs, du ressort exclusif des tribunaux.

» Prévoyant que des débats assez nombreux s'élèveront relativement à la charge d'entretien des chemins, le législateur n'a pas voulu qu'un chemin reconnu vicinal pût demeurer impraticable en tout ou en partie.

» Dans les cas de contestations de l'espèce,

» les communes devront pourvoir à l'entretien, sauf leur recours contre les tiers.

» § 4. *Ressources applicables au service vicinal.*

» ART. 14. L'art. 14 donne les moyens de subvenir aux dépenses des chemins vicinaux lorsqu'il y a insuffisance des ressources communales; mais il importe de constater cette insuffisance, soit pour le tout, soit pour une partie seulement des dépenses.

» Lors donc qu'il n'existe pas de fonds libres au budget communal, ou lorsque ces fonds ne sont pas suffisants pour l'entretien et l'amélioration des chemins vicinaux, la loi prescrit de former un fonds spécial; ce fonds est formé au moyen d'une cotisation à établir entre ceux qui contribuent à détériorer les chemins par l'usage qu'ils en font, et au moyen de centimes additionnels aux contributions directes.

» Cette répartition a paru la plus équitable. Les chemins vicinaux n'existent pas seulement dans l'intérêt des habitants de la commune, mais aussi dans l'intérêt de ceux qui y possèdent des propriétés; d'autre part, les habitants qui possèdent des chevaux, bêtes de somme ou de trait et des voitures, doivent également contribuer d'une manière plus spéciale dans les dépenses qu'ils occasionnent, et dont ils profitent plus directement.

» L'économie de la loi repose, d'ailleurs, sur ces deux bases : 1^o que les prestations sont dues par les personnes habitant la commune; — 2^o que les centimes additionnels sont imposés à la propriété. — D'où il résulte que les conseils ne peuvent voter la prestation sans les centimes additionnels et réciproquement, et qu'ils doivent les voter concurremment. La seule règle qu'ils aient à s'imposer, c'est de ne voter les prestations et les centimes additionnels, qu'après l'épuisement des revenus ordinaires, et dans la proportion nécessaire pour compléter ce qui manque sur les fonds disponibles. Il pourra donc arriver qu'ils ne votent qu'une journée ou une demi-journée de prestation, un centime et même 1/2 centime additionnel. La loi s'est bornée à fixer le maximum; le minimum est subordonné aux besoins.

» A. Assiette de la prestation en nature.

» Directement ou indirectement, l'état des chemins nuit ou profite à chacun; tout individu habitant d'une commune serait

» donc appelé à prendre part à l'entretien des chemins.

» Le législateur a atteint, jusqu'à un certain point, ce but, en établissant une prestation personnelle et une prestation accessoire; cette dernière a en vue les dégradations qu'occasionnent aux chemins les charrettes, voitures attelées, bêtes de somme, de trait ou de selle.

» L'une et l'autre sont dues par tout individu *non indigent*, quel que soit son âge, qu'il soit célibataire ou marié, et quelle que soit sa profession, même invalide, même du sexe féminin, si cet individu est *chef d'une famille*, ou si, à un titre quelconque, il est chef d'une exploitation ou établissement agricole ou industriel.

» L'expression *chef de famille* peut être considérée comme synonyme de celle-ci : *ayant feu et ménage séparé.*

» *Pour être soumis à la prestation, faut-il que le chef de famille soit DOMICILIÉ, ou seulement HABITANT ?*

» Il résulte de l'esprit de la loi que la prestation est une charge de l'habitation, rentrant, conséquemment, dans la catégorie des impositions communales; or, on sait que celui qui habite une commune au moins pendant trois mois de l'année, soit consécutivement, soit à des intervalles différents, est passible des impositions communales (art. 5 de l'arrêté du 4 octobre 1816). Donc, si un propriétaire réside alternativement dans plusieurs communes, il pourra être imposé dans chacune de ses résidences, pourvu qu'il passe au moins trois mois dans chacune d'elles. Si, en effet, il y a usage des chemins dans deux ou plusieurs communes, lors même que l'habitant aurait acquitté la prestation pour toute l'année dans une commune, l'autre ne profiterait pas de ce paiement.

» Ne doit point être considéré comme indigent, l'individu qui, par une cause, soit accidentelle, soit même permanente, recevrait des secours du bureau de bienfaisance. Il existe, en effet, des communes où presque tous les habitants participent à la répartition des revenus de la bienfaisance.

» La loi n'excepte que les nécessiteux, les individus qui manquent habituellement des choses nécessaires à la vie, et dont l'existence dépend exclusivement de la charité publique.

» B. Prestation personnelle.

» Le chef de famille ou d'établissement,

» non indigent, qui paye moins de trois francs de contributions, doit une prestation d'une journée de travail; celui qui paye trois francs et au delà doit deux journées.

» Chaque chef de famille devant, dans l'esprit de la loi, réparer les chemins dans la proportion de ce qu'il est censé les dégrader, et comme celui qui a des bêtes de somme est censé les détériorer plus que celui qui n'en possède pas, la loi lui impose, indépendamment de deux journées de travail personnel, une prestation de deux journées pour chaque cheval, bête de somme, de trait ou de selle.

» C. Prestation accessoire.

» Tous les chevaux au service de la famille ou de l'établissement sont soumis à l'impôt, notamment les chevaux de blattiers et de meuniers, qui portent à dos, et qui sont destinés à parcourir les chemins où l'on ne peut pas aller avec des charrettes.

» Il n'a été fait aucune exception, pas plus en faveur des chevaux servant exclusivement aux travaux agricoles, que pour ceux dits de luxe.

» Pour qu'un cheval soit imposable de la prestation, il suffit qu'il soit tenu pendant une certaine partie de l'année dans la commune; ainsi les propriétaires qui tiennent des chevaux de luxe pendant leur séjour à la campagne, payeront l'impôt.

» Lors de la discussion de la loi, le Ministre de l'intérieur a déclaré formellement qu'elle serait entendue en ce sens. Il résulte, du reste, clairement de la loi, que la prestation du chef des animaux n'est point due s'ils sont un objet de commerce, s'ils sont destinés à la consommation ou à la reproduction, ou s'ils sont trop jeunes pour être employés au service de la famille ou de l'établissement.

» D'après le projet primitif, les charrettes et les voitures attelées, au service de la famille, étaient également imposables. Cette base fut supprimée lors du premier vote de la Chambre des représentants. Mais, d'après un amendement introduit dans la loi par le Sénat, les prestations accessoires dues du chef des chevaux, bêtes de somme, de trait ou de selle, doivent être fournies avec conducteurs et moyens de transport, c'est-à-dire tombereaux, charrettes ou autres voitures appropriées à l'attelage.

» D. Centimes spéciaux.

» Il s'agit uniquement des contributions directes payées *au profit de l'État*.

» Ces centimes devant contribuer pour un tiers dans les dépenses, il est nécessaire de connaître le montant total de la dépense, et, par conséquent, d'apprécier en argent la valeur des journées de travail des hommes et des animaux.

» E. Réduction des prestations en nature.

» Il pourrait se faire que l'emploi du nombre des journées de travail des hommes et des animaux déterminé par la loi, ne fût point nécessaire, par des circonstances qui se révéleraient postérieurement à la fixation de la dépense totale et du tiers qui incombe aux centimes spéciaux.

» Le § 2 de l'art. 14 permet, dans ce cas, de réduire proportionnellement à l'excédant, les prestations personnelles et accessoires.

» F. Maximum total des charges résultant du service municipal.

» La loi n'a point voulu qu'un zèle louable dans son but pût porter les conseils communaux à obérer les communes pour l'entretien des chemins. Elle a posé des limites qui ne peuvent être franchies que dans des circonstances tout exceptionnelles.

» Lors donc que le nombre des journées de travail des hommes et des animaux aura été fixé, et que l'évaluation en aura été faite en argent; qu'à la somme donnée sur cette évaluation, on aura ajouté la moitié qui devra être répartie en centimes additionnels, il faudra, si le total excède le 1/10 du montant, *en principal*, de toutes les contributions directes de la commune, soit réduire les travaux à exécuter, soit demander l'autorisation du gouvernement pour pouvoir augmenter, jusqu'à concurrence des besoins, les diverses bases de l'imposition.

» § 5. Mode de libération des prestations en nature.

» ART. 15. Ni le gouvernement, ni les Chambres, ne se sont dissimulé les inconvénients du système de prestations, bien qu'il ait d'assez nombreux partisans. On s'est cependant décidé à l'accueillir, par la considération que la prestation en nature a passé dans les habitudes de la population, et qu'elle peut donner d'utiles résultats lorsqu'elle est surveillée avec tout le soin nécessaire.

» Aussi a-t-on pensé que toute mesure qui tendrait à les diminuer devrait être accueillie. D'autre part, le législateur a voulu que le chef de famille, obligé de consacrer chaque année un certain nombre de journées de travail à la réparation des chemins, pût se libérer autrement que par un travail manuel.

» L'art. 15 § 1 déclare que la prestation pourra être acquittée *en nature* ou *en argent*, au gré du contribuable.

» Le rachat des journées de travail et la libération de la prestation de ce chef, peut s'appliquer aux journées de travail d'hommes ainsi qu'aux journées de travail des animaux, mais, quant à ces dernières, le Ministre de l'intérieur faisait remarquer qu'il est dans l'intérêt de la commune qu'elle soit fournie en nature, car, la plupart du temps, la commune devrait louer des chevaux à un prix supérieur à celui du rachat, de sorte qu'en voulant favoriser le travail, on le rendrait beaucoup plus difficile.

» Ce principe ne doit cependant pas être appliqué avec une rigidité absolue. Le Sénat a admis que le propriétaire d'un cheval de selle ou de *luce* peut se libérer en argent; la nature des choses explique suffisamment cette différence.

» L'art. 15 contient donc cette disposition importante: qu'une remise de 1/5 peut être accordée sur les journées de *travail des hommes*, tandis qu'elle ne peut l'être sur les journées de travail des animaux.

» La loi ne prescrit pas qu'il n'y ait qu'un seul tarif pour toute la province; la députation appréciera si les tarifs doivent être adoptés pour un certain nombre de communes, soit en raison de leur population, du plus ou moins d'aisance de cette population, soit en raison de l'état particulier des chemins et des habitudes locales.

» § 6. *Mode de libération du service vicinal.*

» ART. 16. Comme il est indispensable que l'autorité communale sache positivement, avant l'ouverture des travaux, si elle aura à disposer de journées de prestations ou de ressources en argent, tout contribuable est tenu de déclarer, dans le délai d'un mois qui suit la délivrance du billet de cotisation, s'il entend acquitter sa contribution en nature, ou en argent. Le délai expiré sans déclaration de sa part, il est censé avoir renoncé à s'acquitter par des travaux en nature, et

» la loi veut que sa prestation soit alors acquittée en argent.

» Le 3^e paragraphe de l'article prévoit le cas où la valeur pécuniaire ne répondrait pas à un nombre rond de journées, et nécessiterait une fraction de journée. Alors, dit la loi, le prestataire suppléera en numérique, soit qu'il acquitte de cette manière la totalité de sa contribution, soit qu'il ait opté pour la prestation en nature.

» § 7. *Conversion en tâches des prestations non rachetées en argent.*

» ART. 17. Ce mode de travail, déjà usité dans plusieurs provinces, semble offrir des avantages réels. Les autorités locales se trouvent ainsi dispensées, en grande partie, de l'obligation de surveiller le travail des prestataires, et ceux-ci pourront se libérer par un travail plus actif, dans un temps moins long que celui auquel ils sont astreints par la loi. Au nombre des tâches faciles à remplir par les contribuables, on peut citer la réparation d'un chemin ou l'ouverture d'un fossé sur une certaine étendue, le ramassage et le transport d'une quantité déterminée de matériaux, dans un délai donné. Mais, afin de prévenir les abus auxquels la conversion des cotisations de journées *en tâches* pourrait donner lieu, et d'éviter l'arbitraire et les vexations dans la conversion, les conseils communaux devront fixer à l'avance les bases et le tarif d'après lesquels la réduction des journées en tâches devra être faite. Ce tarif contiendra l'estimation d'un mètre cube de matériaux rendus sur les divers chemins, d'un mètre cube de terrassements, d'un mètre courant de fossés, et de tout autre ouvrage à exécuter, tels que empièvements, charrois.

» Cette obligation pour les conseils résulte du rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants.

» Il est nécessaire de faire remarquer que la conversion en tâches ne sera point au gré des contribuables, et qu'il n'appartient qu'au conseil communal de la fixer.

» La conversion en tâches n'étant prise qu'en considération de l'opportunité et du meilleur emploi du temps, c'est à ce colége à se prononcer. Le rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants ne laisse, d'ailleurs, aucun doute à cet égard.

» Les délibérations des conseils communaux devront, dans ce cas comme dans tous les autres analogues, être soumises

» à l'approbation de la députation permanente:

» § 8. *Acquit en argent des cotisations en nature.*

» ART. 18. Dans les localités où la prestation en nature ne pourrait être exigée sans grandes difficultés ou sans donner lieu à des inconvénients réels, les conseils communaux pourront, sous l'approbation de la députation permanente, décider que les prestations en nature seront acquittées en argent.

» Si des conseils communaux optaient pour le maintien de la prestation en nature, et que la députation permanente jugeât plus avantageux aux intérêts de la localité de la convertir en argent, elle pourra, par une délibération motivée, proposer au Gouvernement d'ordonner d'office cette conversion.

» La commission du Sénat a applaudi spécialement à la sagesse de cette disposition.

» Dans le cas exceptionnel prévu par le 1^{er} paragraphe de l'art. 18, les conseils communaux devront opter, par une délibération formelle, entre le système de corvée et le rachat en argent.

» La députation ne pourra point statuer par une *disposition générale* pour toute la province, et devra prendre une disposition spéciale pour chaque *commune*, sauf à en comprendre un nombre quelconque dans un état collectif. C'est dans ce sens que la section centrale de la Chambre des Représentants a entendu l'art. 18 de la loi.

» ART. 19. La formation des rôles, leur mise en recouvrement, doivent faire l'objet de dispositions réglementaires qu'il sera convenable de comprendre dans le règlement arrêté par la députation en exécution de l'art. 39 de la loi.

» ART. 20. Cet article n'exige aucune explication.

» § 9. *Cotisation des propriétés de l'État.*

» ART. 21. Le législateur considère l'État comme propriétaire, et il astreint celles de ses propriétés productives de revenus, aux mêmes charges que les propriétés privées, en tant qu'elles font, pour leur exploitation, usage des chemins vicinaux; les propriétés de l'État qui ne produisent aucun revenu, telles que les domaines affectés à des services publics, les ca-

» sernes etc., ne doivent pas être imposées.

» Le Ministre de l'intérieur a dû s'entendre avec celui des finances pour régler le mode d'après lequel les propriétés de l'État imposables seront comprises dans les rôles; les arrangements qui interviendront seront portés à votre connaissance.

» ART. 22. Le pouvoir que l'art. 22 de la loi confère à la députation permanente, est la sanction du principe qui met la réparation des chemins à la charge des communes. Ce collège en usera avec la plus grande réserve, et ne l'emploiera que lorsque la nécessité en sera absolument démontrée.

» Vous voudrez bien me faire connaître, préalablement à l'usage de cette prérogative, les circonstances qui paraîtront la commander.

» Au reste, c'est au conseil provincial à fixer, dans son règlement, l'époque de l'année où la députation permanente pourra faire dresser d'office le devis des travaux, et pourvoir à leur exécution.

» § 10. *Subventions d'exploitations et d'entreprises industrielles.*

» ART. 23. Dans les localités où il se trouve quelque grande exploitation industrielle, telle que mine, carrière, haut fourneau, fabrique de sucre de betterave ou autre semblable, ces établissements occasionnent des dégradations considérables aux chemins vicinaux; labourés par des voitures nombreuses et pesamment chargées, ils deviennent impraticables dès le commencement de l'automne, et on ne les répare plus qu'à grands frais. Il n'est pas juste, en ce cas, de charger la commune où le chemin est établi, d'un entretien dispendieux dont les établissements dont il vient d'être parlé profitent presque exclusivement, tandis que les habitants sont privés de l'usage de ces chemins pendant une partie de l'année, et voient la dépense qu'ils ont à supporter, croître en raison inverse de l'utilité qu'ils retirent.

» L'art. 23 de la loi a pour but de faire contribuer ces établissements à l'entretien des chemins qu'ils dégradent, au moyen d'une subvention qu'ils payeront à la commune. Cette subvention sera fixée de gré à gré, par convention entre le propriétaire ou exploitant et la commune, et, pour le cas où ils ne pourront s'entendre, le gouvernement peut autoriser la commune à

» établir des péages, même sur un chemin non empierré.

» Le principe consacré par cette disposition est donc, que tout établissement particulier qui occasionnera un dommage extraordinaire aux chemins, devra contribuer à la réparation, dans une proportion équivalente au dommage. Dans les établissements industriels dont on parle, sont compris toutes les usines, les moulins à moudre du grain, de l'huile, etc. les rivages où se débitent les charbons de terre, la chaux, les pierres et les briques.

» L'exploitation des forêts est assujettie à la même subvention, mais seulement en cas de défrichement. Néanmoins, il ne faut pas que le défrichement soit complet; si, d'un bois de 50 ou 60 hectares, on ne coupe que la moitié, le propriétaire ne devra payer la subvention que pour la moitié, et en raison de la dégradation que l'on aura faite aux chemins. Et même, en cas de défrichement, il faudra tenir compte de ce que le propriétaire aura payé en centimes additionnels pendant les années de non exploitation, il faudra capitaliser ces centimes, et voir s'ils n'équivalent pas aux dégradations faites pendant l'exploitation.

» Les conseils communaux et les Députations permanentes doivent s'attacher à ne point donner aux vues du législateur une extension qui n'était pas dans ses intentions : ces collèges ne pourront exiger de subvention que dans des cas exceptionnels, et si le dommage est évident. Vous devrez me signaler avec soin, M. le Gouverneur, toutes les tendances qui s'écarteraient de ce but. En effet, s'il importe, d'une part, d'assurer aux communes les indemnités auxquelles elles peuvent avoir légitimement droit, il faut, en même temps, empêcher que les propriétaires ou exploitants d'usines, de carrières, etc., ne soient exposés à des demandes exagérées de la part des communes.

» Dans le cas où les entrepreneurs ou propriétaires s'opposeraient au paiement de la subvention, il faudra que les communes s'adressent au gouvernement pour obtenir l'autorisation d'établir une taxe ou un péage.

» La loi ne s'occupant, comme je l'ai déjà fait remarquer, que des circonstances tout exceptionnelles, la subvention ne peut être permanente. Il est évident que lorsque l'exploitation aura varié ou cessé,

» l'autorité communale ou, à son défaut, l'autorité provinciale, et, en dernier resort, le gouvernement, aura égard au changement survenu.

» Je terminerai par cette observation essentielle, que la subvention ne doit être accordée que pour autant que le chemin soit entretenu par la commune à l'état de viabilité; ainsi, une commune qui aurait depuis longtemps négligé de réparer un chemin, et l'aurait laissé tomber dans un état complet de dégradation, ne pourrait prétendre à une indemnité.

» Je désire bien vivement que l'art. 23 de la loi, d'une portée si majeure pour l'industrie et pour le commerce, comme elle l'est pour l'entretien des chemins, soit appliqué avec la plus grande circonspection. Vous voudrez donc bien me référer toutes les questions de quelque intérêt, qu'il pourrait soulever dans son application.

» § 11. Chemins vicinaux de grande communication.

» ART. 24. Le législateur a exprimé le désir que l'on pût arriver à faire, des chemins vicinaux, un ensemble de communications qui complètent le système des routes de l'Etat et des provinces, et y suppléent au besoin; pour arriver à ce but, il faut qu'ils soient viables dans toutes les communes qu'ils traversent, et qu'ils satisfassent aux besoins de la circulation. L'art. 24 de la loi n'a pas voulu laisser aux communes le soin de désigner les chemins qui établissent les communications entre plusieurs communes; cette désignation est attribuée à la députation permanente, qui est seule compétente pour déclarer certaines lignes des chemins vicinaux, chemins de grande communication, dont les frais d'entretien seront répartis par le même collège entre les communes intéressées, sauf recours au Roi de la part de ces dernières ou de la vôtre.

» ART. 25. Cette disposition prévoit le cas où les chemins vicinaux jugés devoir être déclarés de grande communication, appartiennent à des provinces différentes. Les députations permanentes devront commencer par s'entendre avant de faire des propositions au gouvernement.

» ART. 26. — A l'occasion de la répartition du crédit de 100,000 francs voté par la législature en faveur des chemins vicinaux, il vous a été recommandé de faire

» une étude générale d'un système complet
 » de grande vicinalité. Le travail a paru
 » devoir rencontrer des difficultés assez
 » sérieuses, et nécessiter un délai fort long.
 » Il ne s'agissait, cependant, que de recon-
 » naître l'importance comparative de telle
 » ou telle ligne, et de déterminer celle de
 » ces lignes qu'il était le plus urgent d'amé-
 » liorer.

» Ces mêmes difficultés s'offriront peut-
 » être pour la désignation des chemins de
 » grande communication. La députation
 » permanente comprendra que le classe-
 » ment de ces chemins n'a point un caractè-
 » re prononcé d'urgence, et qu'elle ne doit
 » statuer qu'après qu'une instruction appro-
 » fondie aura indiqué ceux auxquels la
 » mesure peut être appliquée sans inconvé-
 » nient.

» § 12. *Élargissement, redressement, ouver-
 » ture et suppression des chemins vicinaux.*

» ART. 27. L'art. 27 de la loi attribue
 » à la députation le moyen de vaincre la
 » résistance d'une commune qui, sans rai-
 » son, s'opposerait à l'ouverture, à un re-
 » dressement ou à un élargissement utile au
 » public.

» Ce moyen s'étend à la suppression
 » d'un chemin, qui peut être ordonnée par la
 » députation, malgré l'opposition du conseil
 » communal.

» La loi arme la députation d'un droit
 » extrêmement étendu, dont elle n'usera,
 » j'en ai la conviction, qu'avec sagesse, et
 » après avoir épuisé tous les moyens de
 » conciliation.

» Vous voudrez bien me rendre compte,
 » M. le Gouverneur, des occasions où la
 » prérogative de la députation semblera
 » devoir s'exercer. Ce collège ne perdra point
 » de vue qu'il y a toujours lieu de constater
 » préalablement si la commune peut faire
 » face à la dépense que l'ouverture, le re-
 » dressement et même la suppression d'un
 » chemin, peut occasionner.

» En effet, l'art. 14 fixe un maximum de
 » dépense qui ne peut être dépassé sans
 » l'intervention du gouvernement.

» ART. 28. Une enquête dans les formes
 » ordinaires doit précéder l'ouverture, la
 » suppression ou le changement d'un che-
 » min vicinal.

» ART. 29. L'art. 29 accorde aux pro-
 » priétaires riverains d'un chemin sup-
 » primé, le droit de se faire autoriser à
 » disposer en pleine propriété du terrain
 » devenu libre; cet abandon ne doit être

» autorisé qu'avec les garanties nécessaires.
 » On a admis, à cet effet, l'intervention
 » d'experts chargés de fixer le prix du ter-
 » rain aliéné. Ce mode a paru préférable à
 » l'adjudication publique, qui présentait
 » cet inconvénient grave, que, dans des cas
 » donnés, des particuliers auraient pu,
 » uniquement pour vexer les propriétaires
 » riverains, pousser les enchères à un taux
 » exorbitant.

» § 13. *Police des chemins vicinaux.*

» ART. 30. Les art. 30 et 38 de la loi
 » autorisent la députation permanente à
 » instituer des commissaires voyers et des
 » surveillants des travaux, et à fixer leurs
 » traitements ou indemnités.

» Les dépenses dont parle le paragraphe
 » dernier de l'art. 38 seront prélevées, soit
 » sur les fonds provinciaux, soit sur les
 » fonds affectés aux travaux.

» Les attributions devront, nécessaire-
 » ment, être déterminées d'après les besoins
 » des localités et la nature des services que
 » l'administration doit attendre des agents
 » en question; la loi ne met aucun empê-
 » chement à ce que ces attributions soient
 » fixées, d'une manière dans certaines com-
 » munes, et autrement dans d'autres.

» On a demandé, dans la discussion, où
 » les procès-verbaux dressés par les agents
 » de police communale devraient être affir-
 » més, si ce serait devant le juge de paix
 » du lieu où la contravention a été commise,
 » ou devant le juge de paix de la résidence
 » du contrevenant. Il a été répondu qu'on
 » suivrait les règles ordinaires, et qu'on les
 » rappellerait dans les règlements provin-
 » ciaux.

» ART. 31. Il serait peut-être utile de
 » communiquer aux administrations com-
 » munes et aux commissaires voyers, des
 » modèles imprimés de procès-verbaux pour
 » constater les contraventions et délits com-
 » mis en matière de voirie vicinale.

» ART. 32. Le but de l'art. 32 est de
 » limiter le pouvoir que les conseils pro-
 » vinciaux tiennent de la loi du 30 avril 1836
 » en ce qui concerne la quotité des peines.

» Cette loi autorise ces assemblées à éta-
 » blir des pénalités pour leurs règlements,
 » pourvu, toutefois, que des lois particu-
 » lières ne portent pas des peines spéciales;
 » suivant le présent article, ces pénalités
 » ne pourront, dans les règlements relatifs
 » aux chemins vicinaux, excéder celles de
 » simple police.

» Le § 2 réduit au même taux les peines

» comminées par l'art. 40, tit. II, L. 28 sept.-
 » 6 oct. 1791, en ce qui concerne la dégra-
 » dation, la détérioration des chemins vicin-
 » aux ou l'usurpation sur leur largeur. Le
 » motif de cette disposition, c'est qu'il a été
 » reconnu que l'amende de 24 livres, éta-
 » blie par l'article précité, est du ressort
 » des tribunaux correctionnels, et qu'on a
 » voulu que les contraventions que ledit
 » article a pour objet de réprimer, puissent,
 » en vue d'une instruction prompte, être
 » jugées en simple police.

» ART. 33. — L'art. 33 n'interdit pas à
 » l'autorité administrative le droit, que lui
 » confère la loi de 1791, de maintenir la
 » circulation des chemins publics, de les
 » tenir libres et sûrs. Il ne s'agit ici que
 » d'établir la compétence de l'autorité judi-
 » ciaire quant aux peines.

» L'autorité administrative n'en reste pas
 » moins chargée de veiller à la sûreté des
 » habitants, et de tenir constamment les
 » routes sûres et praticables. Ainsi, si quel-
 » qu'un apporte des entraves à la circula-
 » tion, par un fossé ou par tout autre obsta-
 » cle, l'administration peut faire combler
 » l'un, et enlever l'autre, d'office.

» ART. 34. Le délai pour la prescrip-
 » tion, fixé à l'art. 34, court du jour où la
 » contravention a été commise, et non du
 » jour où l'existence de l'usurpation ou de
 » l'empiètement aura été reconnue et léga-
 » lement constatée. Il ne s'agit pas ici de
 » redresser l'usurpation ou l'empiètement,
 » car ce redressement peut toujours avoir
 » lieu, attendu que les chemins vicinaux
 » sont imprescriptibles; mais il s'agit de
 » savoir pendant quel laps de temps l'au-
 » teur de l'usurpation ou de l'empiètement
 » peut être puni de ce chef. La loi fixe la
 » prescription à un an.

» Si l'on ne faisait courir cette prescrip-
 » tion que du jour de la constatation de la
 » contravention, il pourrait arriver qu'on
 » poursuivit un homme au bout de 25 ans
 » pour le punir du chef d'une simple contra-
 » vention, tandis que s'il avait commis un
 » crime ou un délit, il aurait prescrit l'ac-
 » tion publique. Ce serait là une anomalie
 » dans l'échelle des délais requis par la loi
 » pour la prescription des crimes et délits.
 » La raison veut donc que l'année coure du
 » jour où la contravention a été commise.

» ART. 35 et 36. N'ont besoin d'aucune
 » explication.

» § 14. *Des règlements provinciaux.*

» ART. 37. Les mesures nécessaires
 » pour assurer le bornage des chemins vicin-

» naux et le récolement des plans mention-
 » nés à l'art. 1^{er} de la loi, devront être ul-
 » térieurement examinées.

» Les opérations auxquelles on se livrera
 » pour la reconnaissance des chemins et la
 » formation des plans généraux d'aligne-
 » ment, mettront sur la voie des disposi-
 » tions qu'il pourra être avantageux d'adop-
 » ter.

» ART 38. Il ne faut pas confondre les
 » commissaires voyers avec les surveillants
 » des travaux dont il est parlé à l'art. 38.

» Les commissaires voyers ont la qua-
 » lité d'officiers de police en ce qui con-
 » cerne les chemins vicinaux; ils ont le
 » droit de faire des prescriptions aux auto-
 » rités communales et de dresser des pro-
 » cès verbaux.

» Les surveillants des travaux sont de
 » simples piqueurs chargés de diriger les
 » ouvriers. Les règlements provinciaux de-
 » vront fixer les époques successives pour
 » la réparation des chemins vicinaux dans
 » les diverses communes d'un canton, de
 » telle manière que les surveillants puissent
 » toujours diriger les travaux.

» Les rapports de ces agents avec l'auto-
 » rité communale, les commissaires d'ar-
 » rondissement, les commissaires voyers
 » et l'autorité supérieure de la province,
 » seront déterminés dans les mêmes règle-
 » ments.

» Il sera peut-être utile que ces sortes
 » d'agents aient un traitement et une in-
 » demnité pour stimuler leur zèle, tandis
 » que les commissaires voyers, agents su-
 » périeurs, ne devront peut-être avoir
 » qu'une indemnité. Dans tous les cas, les
 » conseils provinciaux devront avoir égard
 » aux ressources des communes et de la
 » province, pour régler le taux des traite-
 » ments ou des indemnités.

» Bien que les dispositions des art. 30
 » et 38 ne soient pas impératives, j'aime à
 » croire que l'utilité des institutions qui
 » sont l'objet de ces articles, sera justement
 » appréciée dans toutes ces provinces. Il est
 » surtout essentiel de donner, aux admi-
 » nistrations communales, des chefs d'ate-
 » lier expérimentés et capables de surveiller
 » avec fermeté les contribuables qui fourni-
 » ront leurs prestations en nature.

» Les résultats déjà obtenus par l'emploi
 » de ce moyen dans une province ne lais-
 » sent aucun doute sur son efficacité et les
 » avantages réels qu'il présente

» ART. 39. — La révision des règlements
 » existants, pour les mettre en concor-
 » dance avec la loi nouvelle, pourrait être

» immédiatement entreprise. Je désire que
» l'on puisse s'en occuper sans délai.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*
» NOTHOMB. »

13. Par circulaire du 18 juin 1841, le ministre engage les députations permanentes à déclarer préalablement de grande communication, les chemins vicinaux en faveur desquels, eu égard à leur importance, il y aurait lieu d'accorder des subsides.

14. Une instruction du 8 juillet 1841 rappelle les calculs qui ont été insérés dans le rapport de la commission du Sénat, lors de la discussion de la loi du 10 avril 1841, pour établir le montant des dépenses à affecter à la confection des plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins vicinaux. Le Ministre annonce que, « comme la » remise du deuxième exemplaire des plans » ne doit avoir lieu que dans un délai de » trois ans, la dépense qu'occasionnera le » travail peut aussi être répartie, par sommes égales, sur trois exercices successifs. »

Les députations permanentes sont invitées à rechercher, d'après les bases indiquées par la commission du Sénat, quelle sera la part afférente de chaque commune dans la dépense dont il s'agit, et à faire porter ou à porter d'office, s'il y a lieu, au budget de ces communes, le crédit nécessaire, en le prélevant, non sur le fonds spécial prévu par l'art. 14 de la loi du 10 avril 1841, mais sur les fonds généraux de la commune.

15. Par une circulaire du 9 juillet 1841, le Ministre rappelle aux gouverneurs qu'un arrêt de la Cour de cassation de Belgique, en date du 9 décembre 1833, a décidé que la clause par laquelle un entrepreneur de travaux publics se serait, dans le cahier des charges, soumis à la juridiction administrative, ne peut recevoir son exécution, comme contraire à l'ordre des juridictions.

Les gouverneurs sont invités, en conséquence, à veiller à ce qu'il ne soit plus inséré, à l'avenir, de semblables clauses dans les cahiers des charges relatifs à l'exécution des travaux de voirie vicinale.

16. Une circulaire du 2 septembre 1841

décide que, comme le travail de confection des plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins vicinaux « ne doit » comprendre, en ce qui concerne les villes, » que les parties de leur territoire situé » extra-muros et en dehors de l'agglomération, il s'ensuit évidemment que les » villes ne doivent contribuer dans la dépense que du chef desdites parties, en » prenant pour base du calcul leur contenance, et le nombre des parcelles conti- » guës aux chemins, qu'elles renferment. »

17. Par circulaire du 16 septembre 1841, le Ministre de l'Intérieur signale l'utilité qu'il peut y avoir, au point de vue de l'agriculture, « à incorporer aux propriétés riveraines les chemins inutiles, qui peuvent » être supprimés sans inconvénient pour » la circulation ou pour l'exploitation des » terres. »

18. *Instruction du 26 octobre 1841.*

« M. le Gouverneur,

» Par ma circulaire du 15 juin dernier, » je vous annonçais que des instructions » spéciales vous seraient adressées pour » l'exécution des art. 1 à 11 de la loi du » 10 avril 1841, relatifs à la formation des » plans généraux d'alignement.

» Les règles que l'art. 2 de la loi du » 10 avril 1841 autorise le gouvernement à » prescrire à cet égard, sont tracées dans » la convention qui a été conclue avec » M. Heuschling, inspecteur du cadastre » dans le Brabant, et approuvée par l'arrêté royal du 15 juin dernier qui confie à » ce fonctionnaire la direction du bureau » spécial institué, près du département de » l'intérieur, par disposition du 21 avril précédent.

» Il reste à établir sur un pied convenable les relations qui doivent exister entre » les administrations communales et les » agents du bureau dirigé par M. Heuschling.

» À cet effet, il importe avant tout, » M. le gouverneur, que les administrations communales se pénètrent bien que » la loi, en prescrivant la formation de » plans généraux d'alignement et de délimitation, a eu principalement pour but » d'assurer la conservation des chemins » vicinaux, dans leurs longueur et largeur » légalement établies, et l'entretien de ces » chemins par ceux qui y sont obligés. Ces

» administrations devront donc faire porter
 » sur les plans, tous les chemins considérés
 » comme vicinaux, avec leurs direction et
 » largeur actuelles, et la direction et la lar-
 » geur qu'ils devraient avoir et qui leur ap-
 » partiennent légalement en vertu de titres
 » existants; elles devront indiquer, en ou-
 » tre, à qui incombe la charge d'entretien,
 » si c'est à la commune ou à plusieurs com-
 » munes, ou à des particuliers ou établisse-
 » ments. Indépendamment de ces indica-
 » tions, expressément exigées par la loi,
 » on pourra encore faire figurer sur le plan
 » les projets d'ouverture, redressement,
 » élargissement et suppression totale ou
 » partielle de chemins vicinaux à l'égard
 » desquels des règles particulières sont pres-
 » crites par les art. 27, 28 et 29.

» Tels sont, M. le gouverneur, les points
 » sur lesquels il sera nécessaire que vous
 » appelliez toute l'attention des administra-
 » tions communales, qui devront apporter
 » le plus grand soin à ce que rien d'essen-
 » tiel ne puisse être omis sur le plan. A cet
 » effet, elles devront sur-le-champ recher-
 » cher et consulter tous les documents,
 » actes, états descriptifs ou de classement,
 » règlements et renseignements qui seraient
 » de nature à établir les droits de la com-
 » mune sous le rapport de la nature des
 » chemins, de leurs direction, largeur et
 » entretien.

» Le collègue des bourgmestre et échevins,
 » en se faisant aider par le secrétaire, devra
 » mettre immédiatement la main à l'œuvre
 » pour réunir ces renseignements, et faire
 » ensuite régler par le conseil communal
 » les différents points qui précèdent, afin
 » que l'arpenteur qui se rendra sur les lieux
 » pour constater le résultat du travail de
 » la reconnaissance des chemins et recueillir
 » les éléments nécessaires à la formation
 » du plan, n'éprouve aucun retard.

» Il est indispensable que le bourgmestre
 » ou l'un des échevins, et, à leur défaut,
 » qu'un conseiller communal accompagne
 » partout l'arpenteur, pour lui donner les
 » indications nécessaires. Et comme, dans
 » les communes de quelque étendue, il se-
 » rait difficile qu'un membre du conseil pût
 » s'acquitter seul de cette mission, je pense
 » qu'il y aura lieu de faire désigner à cet effet
 » un membre par section de commune ou
 » par section cadastrale, qui serait chargé
 » de seconder l'arpenteur pour les opéra-
 » tions à faire dans les limites de la section.
 » Cette désignation pourrait avoir lieu lors de
 » la réunion du conseil, pour statuer sur les
 » divers points à assigner dans le plan.

» Le concours des commissaires voyers
 » sera aussi de la plus grande utilité dans
 » la reconnaissance et la délimitation des
 » chemins vicinaux, attendu qu'ils pour-
 » ront, par les connaissances locales qu'ils
 » possèdent, aider efficacement dans cette
 » opération les délégués des administra-
 » tions communales. Il importe, en consé-
 » quence, que des instructions soient don-
 » nées à ces employés dans ce sens.

» Vous aurez alors, M. le gouverneur, à
 » prendre les mesures nécessaires, de con-
 » cert avec M. Heuschling, pour que les
 » commissaires voyers soient mis à même
 » de suivre les opérations dans toutes les
 » communes de leur ressort.

» Quant aux chemins mitoyens entre
 » deux communes, il devra être procédé à
 » leur reconnaissance de commun accord,
 » par les délégués des administrations com-
 » munes intéressées.

» Vous voudrez bien, M. le gouverneur,
 » donner aux administrations communales
 » et aux commissaires voyers des instruc-
 » tions dans le sens de la présente, et
 » charger MM. les commissaires d'arron-
 » dissement d'en surveiller avec soin l'exé-
 » cution ponctuelle.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» NOTHOMB. »

19. Instruction du 6 décembre 1841.

« M. le Gouverneur,

» Par circulaires du 15 juin et du 26, oc-
 » tobre derniers, j'ai eu l'honneur de vous
 » adresser des instructions pour l'exécution
 » de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins
 » vicinaux. Il me reste, M. le gouverneur,
 » à fixer votre attention sur quelques points
 » importants qui concernent surtout la
 » publication des plans généraux d'aligne-
 » ment et de délimitation des chemins vi-
 » cinaux.

» Aux termes de la loi du 10 avril 1841,
 » les administrations communales doivent
 » faire l'exposition des plans au secrétariat
 » de la commune, et avoir soin de l'annon-
 » cer dans la forme et de la manière indi-
 » quées par le troisième paragraphe de
 » l'art. 4; elles sont, de plus, tenues de
 » donner aux propriétaires des parcelles à
 » restituer ou à incorporer aux chemins,
 » l'avertissement exigé par l'art. 5, de sta-
 » tuer sur les réclamations, et de faire les
 » notifications voulues par l'art. 6. Pour
 » assurer à cette partie des opérations
 » la régularité qui leur est nécessaire, il

» importe... que les commissaires d'arrondissement et vous-même, vous veilliez à ce que la loi reçoive partout une entière exécution, dans les délais prescrits, en ce qui concerne les points ci-dessus rappelés.

» A cet effet, j'ai chargé M. Heuschling de vous avertir du jour où il aura fait l'envoi des plans de chaque commune à l'administration communale, afin que vous puissiez en informer MM. les commissaires d'arrondissement. Ces fonctionnaires connaîtront ainsi celles des communes, placées sous leur juridiction, sur lesquelles ils auront à porter leur attention, soit pour l'annonce du dépôt par voie d'affiche et dans deux journaux, l'un de la province et l'autre de l'arrondissement, s'il en existe, soit pour l'avertissement à donner aux propriétaires, à personne ou à domicile, ou à leur adresser, chargé d'office, c'est-à-dire sans frais, par la voie de la poste aux lettres; soit, enfin, pour le mode de statuer sur les réclamations et de notifier les décisions. Dans ce but, je crois devoir vous communiquer trois modèles que les administrations communales pourraient être invitées à suivre, savoir : le premier pour l'affiche et l'annonce, le second pour l'avertissement, et le troisième pour la notification des décisions du conseil communal.

» Il est aussi nécessaire que MM. les commissaires d'arrondissement veillent à ce qu'après les notifications voulues par l'art. 6 de la loi, les plans, ainsi que les délibérations et autres pièces relatives aux contestations qui n'auraient pas été aplanies, soient immédiatement transmis à la députation permanente du conseil provincial.

» Après que les plans auront été définitivement arrêtés par la députation, vous voudrez bien les transmettre à M. Heuschling, afin qu'il puisse en faire la copie destinée au greffe du gouvernement provincial. A cet envoi devront être jointes les décisions prises relativement aux contestations, et qui seront nécessaires pour pouvoir y conformer les plans.

» Dès que la copie des plans aura été confectionnée, celle-ci sera adressée à la députation permanente, et la minute sera renvoyée à l'administration communale, pour être placée aux archives.

» Il importe, M. le gouverneur, que vous recommandiez particulièrement aux administrations communales de veiller à la

» conservation de leur atlas des chemins vicinaux, auquel, sauf le cas de modification prévu par l'art. 9 de la loi, il ne pourra être fait aucune écriture, annotation, rature ou changement quelconque.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*
» NOTHOMB. »

20. Par circulaire du 11 janvier 1842, le Ministre de l'Intérieur, en informant les gouverneurs de province que la législature a maintenu au budget de son département, pour 1842, le crédit de 100,000 francs qu'elle avait voté une première fois en 1841 en faveur de l'amélioration des chemins vicinaux, ajoute que le mode antérieur de répartition de ce crédit, éprouvé par une première expérience, et indirectement sanctionné par les Chambres législatives, continuera d'être appliqué sans modifications.

21. Une circulaire du 17 février 1842 informe les gouverneurs que « les autorités locales ou leurs délégués pourront tous jours prendre communication, sans frais, dans les bureaux des receveurs de l'Etat, des tableaux généraux de contributions directes, à l'effet d'en extraire les renseignements devant servir de base à la répartition de la taxe d'entretien des chemins vicinaux. »

22. *Circulaire du 30 mars 1842, adressée aux députations permanentes des conseils provinciaux.*

« Messieurs,

» La loi vicinale confère aux députations permanentes des pouvoirs nouveaux et étendus. L'art. 24, entre autres, leur donne le droit de prescrire le mode d'amélioration des chemins vicinaux de grande communication, de régler le mode d'exécution et de surveillance des travaux, de désigner les communes qui devront contribuer dans la dépense, et de fixer la proportion dans laquelle chacune d'elles devra y contribuer.

» Ainsi, le législateur, craignant que l'insouciance des administrations communales, ou les difficultés de s'entendre sur les moyens d'exécution, ne fissent quelquefois échouer des projets utiles, a confié surtout aux députations permanentes la tâche de travailler à l'amélioration des grandes voies vicinales de com-

» munication, et, dans sa sollicitude pour
 » un objet aussi important, il ne leur a
 » refusé aucun des moyens qui peuvent
 » conduire à cette fin.

« Il importe sans doute, Messieurs, que
 » d'aussi belles prérogatives ne restent pas
 » lettres mortes, et que l'attente de la légis-
 » lature ne soit pas trompée. Vous me per-
 » mettez donc d'appeler toute votre atten-
 » tion sur ce point.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» NOTHOMB. »

23. Par circulaire du 4 mai 1842, le
 Ministre signale les inconvénients qui pour-
 raient résulter de l'intervention des rece-
 veurs de l'Etat, dans le recouvrement des
 centimes additionnels prévus par l'art. 14
 n° 4 de la loi du 10 avril 1841 sur les che-
 mins vicinaux, et appelle l'attention des
 députations permanentes sur le point de
 savoir s'il ne serait pas préférable « de con-
 » fier le recouvrement de tout le rôle, cen-
 » times y compris, uniquement au receveur
 » communal.

» Bien qu'une partie de l'imposition ait
 » pour base les contributions directes, elle
 » n'en est pas moins une imposition com-
 » mune, semblable aux répartitions per-
 » sonnelles qui, dans quelques localités,
 » ont pour base la contribution personnelle.
 » Les centimes spéciaux peuvent, en effet,
 » être considérés comme une imposition
 » répartie au marc le franc des contributions
 » directes. »

24. Par une circulaire du 21 mai 1842, le
 Ministre adresse aux gouverneurs copie
 d'un arrêté royal en date du 26 avril pré-
 cédent, attribuant la franchise de port à la
 correspondance des commissaires voyers
 avec les piqueurs cantonaux placés sous
 leurs ordres. Il rappelle, à ce sujet, qu'un
 arrêté du 30 décembre 1837 a autorisé les
 commissaires voyers à correspondre en fran-
 chise de port avec le gouvernement de la
 province, le commissaire de l'arrondisse-
 ment et les autorités communales du res-
 sort dans lequel ils exercent leurs attribu-
 tions.

25. Par circulaire du 7 novembre 1842, le
 Ministre de l'Intérieur indique, après s'être
 concerté avec le Ministre des Finances et
 avec la Cour des comptes, la marche qui
 sera suivie pour faire emploi du fonds spé-
 cial provenant des versements effectués par

les communes, pour couvrir la part de
 dépense qui leur incombe dans les frais
 relatifs à la confection des plans généraux
 d'alignement et de délimitation des chemins
 vicinaux.

26. Une circulaire du 12 décembre 1842
 signale l'importance et l'utilité de l'institu-
 tion des commissaires voyers, qu'il est dési-
 rable de voir établie dans toutes les pro-
 vinces. « Cependant, ajoute le Ministre,
 » pour que ces agents puissent rendre tous
 » les services qu'on attend d'eux, il faut
 » qu'ils possèdent des connaissances spé-
 » ciales assez étendues, et que, par suite,
 » les avantages attachés à ces fonctions
 » soient assez considérables pour détermi-
 » ner des hommes capables, à les recher-
 » cher.

» A cet effet, il devrait exister, pour
 » toutes les provinces, un programme uni-
 » forme d'examen à subir par les candidats
 » aux places de commissaire voyer; le
 » nombre de ces fonctionnaires devrait être
 » limité de telle manière qu'il fût possible
 » de leur faire une position convenable, et
 » enfin, les ressorts de leur juridiction
 » devraient être partout identiques et,
 » autant que possible, de la même étendue.

» Il serait aussi très-utile que, dans
 » chaque province, il y eût un commissaire
 » voyer chef, auquel on pourrait donner le
 » titre d'inspecteur voyer, et qui aurait
 » pour mission de surveiller et de diriger le
 » service des chemins vicinaux dans toute
 » la province. Les dépenses qui résulte-
 » raient d'un pareil état de choses seraient,
 » en définitive, peu élevées, et seraient,
 » d'ailleurs, amplement compensées par
 » l'utilité et les avantages qu'en retirerait
 » le service dont il s'agit. »

27. *Circulaire du 13 décembre 1842.*

« M. le Gouverneur,

» L'un de mes prédécesseurs, ayant remar-
 » qué que, généralement, la perception des
 » péages, sur les chemins vicinaux, était
 » autorisée pour des termes trop courts, ce
 » qui obligeait à renouveler trop souvent
 » les formalités et les écritures, décida, par
 » mesure d'ordre, qu'à l'avenir ces octrois
 » seraient accordés, en général, pour le
 » terme de 10 années.

» Je pense que cette mesure est utile, et
 » je vous prie, en conséquence, de vouloir
 » bien inviter la députation permanente
 » à s'y conformer, le cas échéant, dans les

» propositions qu'elle aurait à faire au gouvernement sur des affaires de l'espèce.

» Si des motifs particuliers semblaient s'opposer à l'adoption du terme de 10 années, il devrait en être fait une mention expresse.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» NOTHOMB. »

28. Une circulaire du 28 janvier 1843 renferme les instructions suivantes, au sujet de la mission de la commission nommée par le gouverneur, qui doit, aux termes de la convention conclue le 15 juin 1841 entre le Ministre de l'Intérieur et M. Heuschling, procéder, dans chaque province, à la réception des atlas de la voirie vicinale.

« Cette commission devra s'assurer que l'atlas, à son arrivée au gouvernement provincial, comprend toutes les pièces exigées, savoir : un plan général, des plans de détail, un tableau général de la voirie vicinale, un état des restitutions et emprises et un tableau des propriétaires, et que toutes ces pièces, trouvées en bon état et réunies en un volume, remplissent les conditions d'exécution matérielle désirables ; car, pour ce qui concerne l'examen de la partie morale de l'opération, c'est-à-dire de la reconnaissance légale dont les plans ne font que constater le résultat, cet examen est en dehors de la compétence de la commission ; il consiste dans les épreuves prescrites par les art. 4 à 10 de la loi du 10 avril 1841.

» Pour la réception entendue de la manière indiquée, il suffirait de deux commissaires à désigner par le gouverneur parmi les membres de la députation permanente. »

29. Une circulaire du 19 juin 1843, par laquelle le Ministre réclame des gouverneurs de province un rapport général sur l'exécution de la loi du 10 avril 1841, contient les passages suivants :

A. « Le chapitre II de la loi semble, au moins dans ses premières dispositions, confondre l'entretien et l'amélioration des chemins vicinaux, en leur appliquant les mêmes ressources : mais il y a lieu d'observer que les travaux d'amélioration peuvent consister en travaux ordinaires et en travaux extraordinaires : les premiers ne me paraissent devoir être considérés que comme des opérations de simple entretien, ce sont celles auxquelles il est fait allusion au commencement du chapitre II ; mais,

» pour éviter toute équivoque, et dans la persuasion où je suis que les frais résultant de cette espèce de travaux sont couverts généralement par les moyens ordinaires indiqués dans l'art. 14, je préfère que, dans votre rapport, vous les désigniez sous la dénomination de travaux d'entretien.

» Les seconds, c'est-à-dire les travaux extraordinaires, consistent dans l'empiérement, le pavement, l'ensablement, exécutés sur une certaine échelle, en travaux d'art tels que construction de ponts, pontceaux, aqueducs, etc., en remblais ou déblais d'une certaine importance, dans l'ouverture ou le déplacement d'un chemin, lorsque ces opérations exigent, soit une acquisition de terrains, soit l'emploi de moyens prescrits par l'art. J'ai supposé, quant à cette espèce de travaux, qu'ils exigeraient toujours l'emploi de ressources autres que celles désignées dans l'art. 14, et telles que la perception de centimes additionnels extraordinaires, l'emprunt, etc. — Vous voudrez bien, M. le gouverneur, dans le cours de votre rapport, n'employer le terme *amélioration* que pour désigner les travaux de cette dernière catégorie.

» La distinction que je vous prie d'observer me paraît, du reste, en harmonie avec l'esprit même de la loi, laquelle a deux buts, savoir : 1° de porter partout la voirie vicinale à un état convenable d'entretien : c'est là le but principal et immédiat ; 2° de chercher à améliorer la nature même des chemins, en les convertissant successivement en routes pavées ou empierrées : c'est là le but le moins prochain.

B. » Après avoir assuré partout le bon entretien de la petite voirie, l'administration doit chercher à améliorer la nature des chemins vicinaux, au moyen, soit de l'ensablement, soit de l'empiérement, soit du pavage, et c'est sur les grandes voies de communication qui rattachent les unes aux autres un certain nombre de communes, pour les relier aux routes provinciales et aux routes de l'Etat, qu'elle doit d'abord jeter ses regards. Ce sont, en effet, les chemins de cette espèce dont l'amélioration offre la plus grande somme d'utilité. C'est ce que la législation a parfaitement compris ; aussi n'a-t-elle refusé à l'autorité administrative aucun des moyens nécessaires pour obtenir sûrement et immédiatement l'amélioration de ces grandes lignes de communication vicinale. »

» L'art. 24 de la loi confère aux députations permanentes le droit de déclarer de grande vicinalité les chemins qui intéressent plusieurs communes, et cette simple déclaration suffit pour donner à ces collèges le pouvoir de prescrire, et, au besoin, de faire exécuter d'office les travaux d'amélioration qu'ils jugeraient indispensables; elle leur donne également le droit d'en répartir la dépense entre les communes intéressées.

» C'est par l'application constante et sans cesse progressive des dispositions de cet article, que l'on parviendra insensiblement à ce résultat : que les routes vicinales seront, en quelque sorte, la continuation des routes de l'État et des provinces, et que la circulation sera rendue facile et régulière sur tous les points du pays. C'est donc principalement de la volonté des députations permanentes que notre système législatif fait dépendre l'amélioration des chemins vicinaux de grande communication, tandis que, d'après le système adopté en France, des ressources spéciales sont affectées d'une manière obligatoire aux chemins de cette espèce, et qu'ainsi l'impulsion est donnée par la loi elle-même.

» Les pouvoirs que l'art. 24 confère aux autorités provinciales sont très-étendus; mais ils peuvent être exercés avec vigueur, ou rester entre leurs mains comme des armes inutiles.

C. » Le législateur a fait, de l'entretien des chemins vicinaux, une obligation formelle pour les communes; il leur a indiqué les moyens de faire face à la dépense, et, ne voulant pas que leur inertie pût paralyser ses intentions, il a donné aux députations permanentes le pouvoir de les suppléer dans la création des ressources. Non content d'avoir assuré le bon entretien de la voirie vicinale, il a pris soin d'indiquer comment on pourrait arriver, dans tous les cas, à l'amélioration des chemins vicinaux de grande communication, et il n'a pas hésité à substituer partout, au besoin, l'action des députations permanentes à celle des conseils communaux.

» Il en résulte que l'exécution de la loi, et la responsabilité attachée à cette exécution, reposent, en premier lieu, sur les conseils communaux, en second lieu, et principalement, sur l'autorité provinciale.

» Mais les députations permanentes, dont la surveillance doit s'exercer sur tant de services différents, pouvaient difficile-

ment remplir la mission importante qui leur est confiée par la loi du 10 avril 1841, mission qui est, pour ainsi dire, toute d'action, sans la création d'agents intermédiaires et spéciaux répandus sur les principaux points des provinces.

» Aussi le législateur a-t-il consacré, par un article spécial de la loi précitée, l'institution des commissaires voyers, et, s'il n'a pas fait de cette institution une obligation formelle pour les provinces et les communes, c'est que l'utilité lui en semblait si évidente, qu'il prévoyait que l'un des premiers soins des conseils provinciaux aurait été d'en établir là où il n'en existait pas encore, et de réorganiser le personnel existant.

» La nomination de commissaires voyers instruits et actifs devient une chose de la plus haute importance, puisque c'est, en dernière analyse, du zèle et des capacités de ces agents, que dépend la bonne exécution de la loi. Sous ce rapport, il y a assez généralement une réforme à opérer, car sous le régime précédent, les commissaires voyers étaient choisis, le plus souvent, parmi des propriétaires dont la bonne volonté formait le principal mérite, et dont le défaut de connaissances spéciales rendait le concours à peu près stérile. Soumettre les candidats à un examen ou à un concours, est, de toutes les mesures, la plus propre à assurer de bons choix. »

30. Une circulaire ministérielle du 24 janvier 1844 engage les gouverneurs de province à recourir à l'intervention des commissaires voyers, pour l'examen des atlas des chemins vicinaux, préalablement à la publication de ces documents.

31. Une circulaire du 12 février 1844 engage les administrations communales à s'assurer que tout le soin désirable est apporté, par les arpenteurs, dans les opérations relatives à la reconnaissance des limites des chemins vicinaux.

32. Une circulaire en date du 28 du même mois rappelle ces dernières instructions, et décide que les commissions instituées par les gouverneurs de province, pour recevoir les atlas « ne procéderont dorénavant à cette réception qu'après que l'instruction prescrite par la loi aura fait reconnaître

» que ces documents ont été régulièrement
» confectionnés. »

33. Par circulaire du 7 mars 1844, le Ministre invite les gouverneurs à adresser des instructions aux administrations communales, aux commissaires d'arrondissement et aux commissaires voyers, en vue d'assurer la régularité des opérations relatives à la reconnaissance des chemins vicinaux.

34. Une circulaire du 17 février 1845 signale la nécessité de « constater d'une manière exacte et régulière, quels ont été les résultats obtenus à l'aide des encouragements accordés par l'Etat et la province, pour l'amélioration de la voirie vicinale, » et indique la marche à suivre pour assurer cette constatation

35. Par circulaire du 17 mars 1845, le Ministre informe les gouverneurs que la législature vient de porter à 300,000 francs le crédit destiné à favoriser l'amélioration des chemins vicinaux et ajoute qu'aucune observation grave n'ayant été formulée dans le sein des Chambres contre le mode de répartition suivi pour les crédits antérieurs, son intention est de continuer à procéder, sur ce point, conformément aux principes admis précédemment, c'est-à-dire « de n'accorder des subsides : en premier lieu, que pour l'amélioration des chemins traversant un certain nombre de communes, et, de préférence, pour celle de chemins qui, étant déclarés de grande communication, présentent, à cause des moyens qu'offre l'art. 24 de la loi du 10 avril 1841, la chance et la possibilité d'une prompte exécution ; en second lieu, pour des chemins vicinaux servant d'affluents aux voies de grande communication nationales ou provinciales ; — de donner la préférence aux propositions qui tendraient à garantir, de la part de la province, un concours au moins égal à celui de l'Etat ; de la part des communes, des sacrifices réels, positifs, incontestables, et qui seraient jugés en rapport avec leurs ressources ; des exceptions pourraient être admises, mais seulement lorsqu'elles seraient justifiées par des circonstances toutes particulières. »

36. Une circulaire du 29 mars 1845 trace

les règles à observer dans le mode d'instruction des demandes de subsides formées par les communes, et dans l'indication des renseignements et des pièces sur lesquels devront être appuyées les propositions des députations permanentes.

37. Par circulaire du 19 août 1845, le Ministre invite les gouverneurs à faire sentir aux autorités locales qu'il est important pour elles « de ne pas disséminer leurs ressources disponibles sur plusieurs chemins, mais qu'il convient d'améliorer, avant tout, ceux qui mettent les localités intéressées en relation avec les marchés ou les débouchés les plus voisins ou les plus importants. Ces autorités doivent bien se pénétrer, ajoute le Ministre, qu'en travaillant ainsi à la prospérité des communes qu'elles ont l'honneur d'administrer, elles contribueront en même temps et infailliblement à la prospérité générale du pays. »

38. Une instruction du 4 mai 1846 invite les administrations communales qui formeraient, à l'avenir, des demandes de subsides à charge du trésor, pour l'amélioration de la voirie vicinale, à produire un calque des chemins à améliorer, dressé d'après le plan d'assemblage de l'atlas de la localité, et trace les règles à suivre pour la formation de ce calque, ainsi que pour les renseignements à y consigner.

39. *Circulaire du 29 août 1846.*

« M. le Gouverneur,

» Le but auquel doivent tendre les efforts des administrations communales, et en vue duquel les provinces et l'Etat leur accordent des encouragements, ne consiste pas seulement à faciliter les moyens de circulation dans le centre des villages, mais à offrir à l'agriculture et au commerce des voies de communication faciles. Les améliorations isolées qui s'effectuent dans les parties agglomérées des communes sont sans utilité réelle pour le transport des produits agricoles et industriels, et n'ont qu'une importance tout à fait secondaire. Cependant, c'est à des travaux de l'espèce que les subsides de l'Etat et des provinces semblent avoir été affectés par quelques localités.

» En appelant votre attention sur cet

» état de choses, que je considère comme un
 » abus, je dois insister, M. le gouverneur,
 » pour que vous ne négligiez aucun moyen
 » d'y remédier et d'imprimer aux travaux
 » une direction plus intelligente.

» Les chemins pour le pavage ou l'em-
 » pierrement desquels le gouvernement
 » accorde de préférence son concours aux
 » communes, sont ceux qui conduisent di-
 » rectement du centre d'un village vers une
 » route pavée. — Pour que l'amélioration,
 » même partielle, de ces chemins soit d'une
 » utilité immédiate, il me paraît indispen-
 » sable que les travaux soient commencés
 » au point où le chemin vicinal aboutit à la
 » route pavée, et je pense qu'il serait à dési-
 » rer, dans l'intérêt des communes, autant
 » que pour assurer l'utile emploi des fonds
 » de l'Etat, que des ordres formels fussent
 » donnés dans ce sens aux administrations
 » communales.

» Le choix des chemins à l'amélioration
 » desquels les subsides de l'Etat sont appli-
 » qués, m'a suggéré une observation qui ne
 » doit pas être perdue de vue. Lorsque deux
 » chemins conduisent, par des directions
 » différentes, du centre d'une commune
 » vers une route pavée, l'on doit, en géné-
 » ral, à moins que des obstacles bien con-
 » statés ne s'y opposent, donner la préfé-
 » rence à celui des deux chemins qui mène
 » le plus directement à la route pavée. Ce
 » principe ayant été méconnu dans plu-
 » sieurs communes, il convient, M. le gou-
 » verneur, d'y ramener les administrations
 » communales, et d'en prescrire la rigou-
 » reuse application pour l'avenir. Il ne peut
 » être question, à la campagne, d'éviter
 » aux habitants de légers détours : l'essen-
 » tiel est de procurer aux communes et,
 » particulièrement, aux villages situés à
 » l'intérieur des terres, une issue pavée vers
 » les routes.

» Les plans d'assemblage dont j'ai pres-
 » crit la confection pour l'usage de mon
 » département, me permettront désormais,
 » à l'aide des calques réclamés par ma cir-
 » culaire du 4 mai dernier, de me former
 » une idée exacte du système général des
 » voies de communication des communes,
 » et d'apprécier jusqu'à un certain point le
 » degré d'importance des chemins à amé-
 » liorer, et l'utilité des travaux pour les-
 » quels des subsides seront réclamés.

» Pour compléter ces éléments d'appré-
 » ciation si utiles, je désire, M. le gouver-
 » neur, que les commissaires voyers soient
 » invités à présenter, à l'appui de chaque
 » demande de subside, un rapport détaillé

» sur l'état et sur l'importance relative des
 » voies de communication des communes
 » pétitionnaires.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*
 » DE THEUX. »

40. Par circulaire du 29 août 1846, le Mi-
 nistre de l'Intérieur invite les gouverneurs
 à instituer dans leurs bureaux un service
 spécial à l'examen des affaires de voirie vi-
 cinale.

« Le point capital, » dit-il, « est de prépo-
 » ser un employé ayant des connaissances
 » spéciales, à l'étude des chemins de chaque
 » localité et du système des voies de com-
 » munication qui leur serait le plus utile,
 » eu égard à celles qu'elles possèdent déjà.
 » Il existe, en effet, un grand inconvénient
 » à transmettre directement au gouverne-
 » ment les renseignements envoyés par les
 » communes, sans les avoir préalablement
 » soumis à un contrôle rigoureux. »

41. *Circulaire du 7 décembre 1846.*

« M. le Gouverneur,

» L'art. 24 de la loi du 10 avril 1841 con-
 » fère à la députation permanente du con-
 » seil provincial le droit de déclarer chemin
 » vicinal de grande communication tout
 » chemin qui intéresse plusieurs commu-
 » nes, d'en prescrire, soit l'empierrement,
 » soit le pavement en tout ou en partie, ou
 » toute autre dépense extraordinaire, et de
 » régler le mode d'exécution et de surveil-
 » lance.

» D'un autre côté, l'art. 28 de la même
 » loi porte : L'ouverture, la suppression ou
 » le *changement* d'un chemin vicinal doivent
 » être précédés d'une enquête. Les délibé-
 » rations des conseils communaux sont
 » soumises à l'avis de la députation perma-
 » nente et à l'approbation du Roi.

» De la combinaison de ces deux disposi-
 » tions, il résulte évidemment que tout
 » changement apporté par la députation
 » permanente à la direction d'un chemin
 » vicinal déclaré voie de grande communi-
 » cation, ne peut régulièrement s'effectuer
 » que moyennant l'accomplissement des
 » formalités prescrites pour les cas de *chan-*
 » *gement* d'un chemin dans le sens de
 » l'art. 28 précité.

» Cependant, quelques députations perma-
 » nentes, attribuant, sans doute, à
 » l'art. 24 une portée que ses termes, non
 » plus que l'ensemble des dispositions de

» la loi relatives aux modifications à apporter au tracé des chemins ne comportent pas, ont cru pouvoir se dispenser de soumettre à la sanction du Roi, celles de leurs ordonnances qui, non-seulement déclareraient la grande vicinalité d'un chemin, mais qui en fixaient, de plus, en la modifiant, la direction générale.

» Ce mode de procéder étant évidemment irrégulier et contraire aux intentions du législateur, je crois devoir, M. le Gouverneur, appeler votre attention toute spéciale sur ce point, en vous priant de vouloir bien engager la députation permanente à se conformer, le cas échéant, aux dispositions de l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841, pour la fixation du tracé des chemins vicinaux de grande communication, alors que ce tracé doit subir des changements, et de régulariser les affaires de l'espèce qui seraient entachées du défaut de forme mentionné ci-dessus.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» DE THEUX. »

—

42. Une instruction du 19 décembre 1846 prescrit l'usage de plans spéciaux, dits plans *mobiles*, destinés à constater : — avant l'allocation des subsides, la situation exacte des chemins à améliorer, et, — après l'emploi desdits subsides, la situation de ces chemins.

—

43. Circulaire du 6 février 1847.

« M. le Gouverneur,

» ...J'ai examiné une question qui m'avait été soumise au sujet de l'application des art. 15, 16 et 18 de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux.

» La question était de savoir : « Si le contribuable doit encore jouir de la remise du cinquième sur chaque journée de travail, lorsque les prestations ont été converties en argent, soit par la députation du conseil provincial sur la proposition du conseil provincial, soit d'office par la députation sans l'approbation du Gouvernement....

» Une distinction importante doit être faite dans ce cas. Cette distinction repose sur une alternative consacrée par la loi : la réduction du cinquième est autorisée lorsque la prestation en nature n'a pas été convertie en argent conformément à l'art. 18; mais lorsque la conversion en

» argent a eu lieu, la réduction du cinquième ne doit jamais être accordée.

» « L'art. 4, titre II, L. 28^e 1791 et les évaluations de la députation permanente, sont les seules bases de la conversion *obligatoire*. En effet, la 2^e partie du § 1 de l'art. 15 de la loi du 10 avril 1841, relative à la remise du cinquième, ne se lie point à celles des dispositions des art. 16 et 18 qui ont rapport à la réduction en argent. Si un doute pouvait exister à cet égard, il suffirait, pour le détruire, d'appeler l'attention sur cette circonstance que le paragraphe de l'art. 16 qui se réfère à l'art. 15, de même que l'art. 18, existaient dans le projet de loi soumis par le gouvernement à la législature, tandis que la disposition qui accorde une remise éventuelle d'un cinquième, a été introduite dans la loi par voie d'amendement. D'ailleurs, le texte même de cette disposition et, bien plus encore, les discussions dont elle a été l'objet dans les Chambres législatives, démontrent à l'évidence qu'elle tend à accorder une prime en faveur du contribuable qui, de son libre arbitre, rachète en argent une prestation qu'il a la faculté de fournir en nature. Or, dès lors que la faculté n'existe plus, la prime doit être supprimée.

» L'hypothèse que l'art. 18 de la loi puisse recevoir son application après que les rôles des prestations ont été rendus exécutoires, n'est point admissible.

» L'art. 18 autorise la conversion en argent, dans les communes où ce mode de prestation paraît plus avantageux aux intérêts de la localité.

» Or, le conseil communal, en proposant des rôles de prestations en nature, la députation permanente en les approuvant, décide implicitement que les intérêts actuels de la localité n'exigent point la conversion uniforme.

» Par l'approbation qu'elle a donnée aux rôles qu'elle rend ainsi obligatoires, la députation a épuisé son droit, et le contribuable se trouve dans l'alternative qui lui est offerte par l'art. 15 de la loi, d'effectuer à son gré les travaux en nature, ou en argent.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» DE THEUX. »

—

44. Circulaire du 22 avril 1847.

« M. le Gouverneur,

» L'art. 27 de la loi du 10 avril 1841 con-

» père à la députation permanente des pou-
» voirs étendus.

» Ainsi la députation peut, aux termes
» de cet article, provoquer et, au besoin,
» ordonner d'office, sous l'approbation du
» Roi, non-seulement l'ouverture de voies
» de communication nouvelles et la sup-
» pression des chemins qui sont reconnus
» inutiles, mais aussi le redressement et
» l'élargissement des chemins existants,
» ainsi que l'achat des terrains nécessaires
» à cet effet.

» Cependant cette disposition, qui sem-
» blait devoir être féconde en résultats
» utiles, n'a reçu, dans la plupart des pro-
» vinces, qu'une application très-restreinte,
» et, dans d'autres, elle semble avoir été
» complètement perdue de vue.

» Il est vrai que, si le droit d'initiative
» qu'elle attribue à la députation perma-
» nente offre à ce collège le moyen de réa-
» liser d'utiles améliorations, il pourrait
» être à craindre, d'un autre côté, que
» l'usage trop fréquent de ce droit ne donnât
» lieu à des inconvénients qu'il importe
» d'éviter.

» Je ne saurais donc désapprouver la
» prudente réserve qui a présidé, en géné-
» ral, à l'application de l'art. 27 de la loi
» précitée.

» Mais l'expérience m'a démontré, M. le
» Gouverneur, que cette réserve a été quel-
» quefois poussée trop loin, et j'ai pu me
» convaincre que, dans plus d'une circon-
» stance où il eût été à désirer que l'action
» de la députation vînt suppléer à celle des
» administrations communales, l'absten-
» tion de ce collège a eu pour effet de con-
» sacrer le maintien d'un état de choses
» aussi contraire à l'intérêt général qu'à
» celui des communes.

» Je crois donc devoir vous prier d'appe-
» ler sur ce point l'attention de la députation
» permanente.

» C'est surtout en ce qui concerne le redres-
» sement des chemins dont les communes
» entreprennent le pavage ou l'empierre-
» ment avec l'aide de l'Etat et de la pro-
» vince, qu'une sage application de l'art. 27
» de la loi vicinale me semble destinée à
» produire d'importants résultats.

» En effet, ces sortes de redressements,
» qui, le plus souvent, peuvent s'effectuer
» à peu de frais, présentent un double but
» d'utilité : d'une part, ils ont pour résultat
» de régulariser le tracé du chemin qu'il
» s'agit d'améliorer et d'éviter des détours
» inutiles, et, d'autre part, en diminuant la
» distance d'un lieu à un autre, ils amènent

» une économie, quelquefois considérable,
» dans la dépense des travaux de pavage ou
» d'empierrement.

» Il serait donc à désirer que la députa-
» tion s'efforçât d'amener les conseils com-
» munaux à régulariser, autant que possi-
» ble, le tracé des chemins vicinaux dont
» ils projettent le pavage ou l'empierre-
» ment, et qu'à cet effet, elle eût recours,
» au besoin, à l'emploi des moyens que la
» loi met à sa disposition.

» Je n'ignore pas, M. le Gouverneur, que
» des difficultés locales, des accidents de
» terrain ou d'autres causes peuvent sou-
» vent former obstacle à la réalisation de
» ces sortes d'améliorations. Aussi, en vous
» adressant ces recommandations, n'ai-je
» d'autre but que d'éveiller la sollicitude
» de l'autorité provinciale, tout en lui aban-
» donnant le soin d'apprécier les cas où son
» intervention directe peut être nécessaire
» ou utile.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» DE THEUX. »

45. Par circulaire du 30 avril 1847, le
Ministre insiste de nouveau pour qu'un con-
trôle sévère soit exercé sur tout ce qui con-
cerne l'emploi des subsides destinés à
l'amélioration de la voirie vicinale.

46. Une circulaire du 15 mai 1847 invite
les commissaires d'arrondissement « à tour-
ner une partie de leur attention et de
leurs recherches vers l'amélioration de la
voirie vicinale, et à faire, de cet objet d'un
intérêt vital pour les populations des
campagnes, une étude spéciale. C'est à
eux qu'il appartient, lorsqu'une commune
se trouve dans un isolement presque ab-
solu, faute d'un pavé ou d'un empierre-
ment de quelques centaines de mètres, de
stimuler et d'encourager les administra-
tions locales, de leur indiquer les moyens
d'arriver à combler ces lacunes, de s'inté-
resser pour elles auprès de l'administration
provinciale.

» C'est encore à eux que l'on pourrait
» avoir recours, pour faire étudier et pré-
» parer l'ensemble des voies vicinales de
» grande communication. »

47. Par circulaire du 12 juin 1847, le Mi-
nistre de l'Intérieur fait observer qu'il im-
porte « que les travaux à exécuter aux che-
mins vicinaux soient, autant que possible,

» dirigés dans des vues d'ensemble, et que
 » l'autorité supérieure s'entoure des élé-
 » ments nécessaires pour pouvoir apprécier
 » l'état actuel de la voirie dans toutes les
 » parties du pays. » — En conséquence, les
 gouverneurs de province sont invités à
 faire parvenir au département de l'intérieur,
 un état des communes « qui n'ont actuelle-
 » ment que des chemins vicinaux en terrain
 » naturel, et qui, conséquemment, sont pri-
 » vées de toute voie de communication pa-
 » vée ou empierrée, soit avec une route de
 » l'Etat, une route provinciale, communale
 » ou concédée.

» Il sera indispensable, » ajoute la circu-
 » laire, « d'indiquer aussi la distance qui
 » sépare le centre de la commune des routes
 » dont il s'agit, etc., etc. »

48. Une circulaire du 12 juin 1847 fait
 observer que les chemins vicinaux, « au
 » bon entretien et au perfectionnement des-
 » quels sont si intimement liés les progrès
 » de l'agriculture et de l'industrie, consti-
 » tuent aussi des auxiliaires indispensables
 » pour assurer le défrichement et la fertili-
 » sation des bruyères et autres terrains
 » incultes appartenant aux communes. »

En conséquence, le Ministre exprime le
 désir que l'étude des travaux de voirie vici-
 nale à exécuter à l'aide des subsides de
 l'Etat, « soit dirigée, autant que possible, en
 » vue de seconder les efforts tentés pour
 » activer la mise en culture des terrains
 » vagues, et que les députations perman-
 » nentes s'attachent, dans l'examen des
 » projets de chemins de grande communi-
 » cation, à donner la préférence aux tracés
 » qui sembleraient offrir le plus d'utilité au
 » point de vue des défrichements.

» La création d'un certain nombre de ces
 » chemins sur les différents points de
 » chaque province, serait, peut-être, un
 » moyen efficace pour atteindre ce résultat,
 » tout en satisfaisant aux besoins généraux
 » de l'agriculture et du commerce. En effet,
 » ces chemins, qui s'étendraient dans toutes
 » les directions, et auxquels viendraient
 » s'embrancher des voies de moindre im-
 » portance, formeraient, en quelque sorte,
 » le premier jalon d'un système étendu de
 » bonnes voies de communication agri-
 » coles, et faciliterait, dans la suite, l'amé-
 » lioration successive et complète de la
 » voirie vicinale dans toutes les localités. »

49. Une circulaire du 20 novembre 1847

signale l'utilité qu'il y a, pour les adminis-
 trations locales, à faire paver ou empierrer
 ceux de leurs chemins ruraux qui relient le
 centre du village à une station de chemin de
 fer, et réclame une carte indicative du tracé
 de tous les chemins vicinaux situés dans le
 rayon d'une lieue de chaque station.

50. Un circulaire du 10 décembre 1847
 appelle l'attention des autorités commu-
 nales sur les avantages qui peuvent résulter
 » du rétrécissement des chemins dont la
 » largeur excède la proportion déter-
 » minée par les règlements, et de la vente
 » des excédants de largeur.

» Ces sortes d'opérations, » dit le Ministre,
 « non-seulement procurent aux communes
 » des ressources extraordinaires quelque-
 » fois importantes, mais encore contribuent
 » à régulariser la voirie, en donnant aux
 » chemins un alignement régulier et une
 » largeur uniforme; elles ont, en outre,
 » l'avantage de rendre à l'agriculture une
 » partie du terrain que lui enlèvent les be-
 » soins de la circulation. »

51. Une circulaire du 27 janvier 1848
 appelle l'attention du gouvernement des
 deux Flandres, sur l'utilité qu'il pourrait y
 avoir à employer, pour l'amélioration de cer-
 tains chemins vicinaux, le minerai d'allu-
 vion qui, sur différents points de ces pro-
 vinces, existe en couches considérables,
 et qui, à cause du phosphore qu'il contient,
 est, en général, peu propre à la fabrication
 du fer.

52. Par circulaire du 31 janvier 1848, le
 Ministre de l'Intérieur consulte les gouver-
 neurs de province sur la marche qu'il con-
 viendra de suivre ultérieurement, pour con-
 signer, aux plans généraux d'alignement et
 de délimitation de la voirie vicinale, les
 modifications qu'auraient subies les che-
 mins vicinaux depuis l'approbation desdits
 plans par les députations permanentes des
 conseils provinciaux; il mentionne, notam-
 ment, une proposition tendant à ce que,
 pour prévenir toute altération des atlas, les
 modifications dont il s'agit soient indiquées
 sur une feuille spéciale à annexer à ceux-ci.

53. Une circulaire du 16 février 1848
 renferme certaines instructions complémen-
 taires à celles du 19 décembre 1846, concer-

nant les indications à porter sur les plans mobiles des chemins vicinaux.

54. Une circulaire du 20 juin 1848 constate que les travaux d'entretien et de réparation des routes vicinales qui traversent les fortifications, sont à la charge des communes, et non à celle du département de la guerre.

55. Circulaire du 1^{er} février 1849.

« M. le Gouverneur,

» La question m'a été soumise de savoir
 » si les modifications à effectuer aux plans
 » généraux d'alignement et de délimitation
 » des chemins, par suite des changements
 » opérés auxdits chemins en vertu de la
 » disposition de l'art. 28, doivent être précédées des formalités déterminées par l'article 9, § 2, de la loi du 10 avril 1841.

» Cette question, M. le Gouverneur, doit être résolue affirmativement, mais il ne s'ensuit pas qu'il faille modifier les plans généraux chaque fois qu'un changement s'opère à la voirie vicinale en vertu d'autorisations royales.

» Par le seul fait de leur approbation par le pouvoir exécutif, les opérations mentionnées à l'art. 28 de la loi peuvent être régulièrement et légalement accomplies, sans qu'il soit besoin d'une rectification immédiate de l'atlas des chemins vicinaux dressé en exécution de la loi.

» Les changements à effectuer à la voirie et les modifications à apporter aux plans généraux, par suite de ces changements, constituent deux opérations distinctes et que la loi a soumises à des formalités essentiellement différentes.

» Pour conserver leur valeur aux plans généraux, il était indispensable d'attribuer à l'administration la faculté de les modifier après qu'ils eussent été définitivement arrêtés. Il fallait pouvoir, en effet, rectifier, au besoin, les erreurs commises, et constater les changements régulièrement effectués à la voirie postérieurement à la formation des plans généraux, et c'est dans ce but que le législateur a autorisé la modification des plans, moyennant l'accomplissement des formalités protectrices établies par la loi dans l'intérêt des tiers.

» Mais il n'est point nécessaire, je le répète, que ces modifications s'opèrent à

» chaque changement que subissent les
 » chemins en vertu de l'art. 28 de la loi.
 » Ces modifications pourront être faites
 » simultanément, lorsque la nécessité d'une
 » révision générale des atlas sera reconnue.
 » Il suffit, quant à présent, de prendre des
 » précautions pour la conservation des
 » documents destinés à constater la légalité
 » des changements effectués. Ce dernier
 » point, M. le Gouverneur, fera l'objet
 » d'une instruction spéciale que vous recevrez incessamment.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» ROGIER. »

56. Circulaire du 7 février 1849.

« M. le Gouverneur,

» Depuis la formation des plans généraux d'alignement et de délimitation dressés en exécution de la loi du 10 avril 1841, des changements plus ou moins importants ont été apportés aux chemins vicinaux en vertu d'autorisations royales, conformément à l'art. 28 de ladite loi.

» Ainsi que je l'ai dit dans ma circulaire du 1^{er} de ce mois, chacun de ces changements entraîne la nécessité d'une rectification des plans dont il s'agit.

» Mais comme, aux termes de l'art. 9 § 2 de la loi de 1841, ces rectifications doivent être précédées de formalités minutieuses, il convient, pour éviter de recourir trop fréquemment à l'accomplissement de ces formalités, d'ajourner l'indication, sur les atlas, des mutations autorisées successivement, jusqu'à l'époque où il sera nécessaire de procéder à une révision générale des atlas dont il s'agit.

» Des précautions doivent être prises, en conséquence, pour que la légalité des changements effectués aux chemins ne puisse pas être contestée lorsque sera venu le moment de cette révision, et il importe, à cet effet, de conserver religieusement les documents destinés à en former la base, et notamment les plans indiquant la nature des changements autorisés.

» Diverses propositions m'ont été adressées à ce sujet, en suite de mes circulaires du 6 et du 30 janvier 1848.

» Un examen attentif de ces propositions m'a conduit, M. le Gouverneur, à déterminer, ainsi qu'il suit, la marche à adop-

» ter pour arriver au but qu'il s'agit
» d'atteindre :

» D'après les instructions émanées du
» département de l'intérieur, toute demande
» ayant pour objet des changements à
» apporter à la voirie vicinale, doit être
» accompagnée d'un plan en double, indi-
» quant la nature de ces changements. Un
» double de ce plan reste annexé à l'arrêté
» royal, l'autre est renvoyé à la commune,
» certifié conforme à l'original.

» Ces instructions, M. le gouverneur,
» continueront d'être observées. Seulement,
» les plans à fournir par la suite, à l'appui
» des délibérations des conseils commu-
» naux, seront calqués sur les plans de
» détail des atlas des chemins vicinaux. Ils
» indiqueront, outre le tracé des chemins
» ou sentiers auxquels des changements
» sont proposés, celui des communications
» établies en contiguïté de ces chemins ou
» sentiers, ainsi que la nature des change-
» ments projetés.

» Le département de l'intérieur fera dres-
» ser, après leur approbation par arrêté
» royal, deux copies de ces plans, lesquelles
» seront certifiées conformes à l'original, et
» seront destinées à rester annexées, l'une à
» l'atlas déposé à l'administration provin-
» ciale, l'autre à l'atlas des communes.

» Ces copies, qui présenteront toutes les
» garanties d'exactitude désirables, ser-
» viront de titre aux communes, et facilite-
» ront les rectifications qu'une révision
» ultérieure des atlas rendra nécessaires. Il
» n'en résultera aucune dépense nouvelle
» pour les communes, et le but de mes cir-
» culaires précitées sera atteint, puisque,
» tout en conservant intacts les atlas des
» chemins vicinaux jusqu'à l'époque de
» leur révision, l'administration sera tou-
» jours à même de constater, en cas de
» besoin, les changements opérés légale-
» ment aux chemins depuis la formation
» des atlas.

» Je vous prie, M. le Gouverneur, de vou-
» loir bien donner des instructions précises
» aux administrations communales de votre
» province, pour qu'elles se conforment à
» l'avenir à la marche que je viens d'indi-
» quer.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» ROGIER. »

57. Une instruction du 28 février 1849
déclare que « la connaissance exacte du
» marché qui forme le principal débouché

» des produits agricoles de chaque localité
» rurale, et qui fournit aux habitants leurs
» approvisionnements, » est un des éléments
à apprécier pour juger du degré d'import-
tance des travaux de voirie vicinale à exé-
cuter à l'aide des subsides demandés à
l'Etat.

58. Une circulaire du 5 mars 1849 invite
les commissaires d'arrondissement à faire
un rapport résumant les études auxquelles
ils ont dû se livrer dans l'intérêt de la
voirie vicinale, ainsi que les mesures qu'ils
auraient provoquées. « Ce rapport devra
» présenter un aperçu général de l'état des
» chemins vicinaux dans toutes les com-
» munes, ainsi que l'indication des princi-
» pales améliorations que réclament encore
» ces voies de communication, au double
» point de vue des besoins spéciaux de
» chaque localité, et des intérêts généraux
» de l'arrondissement. »

59. Une circulaire du 10 août 1849 rap-
pelle que « l'on ne doit pas perdre de vue le
» principe qui doit dominer dans toutes
» les questions de subsides aux communes
» en matière de voirie vicinale, et que l'on
» doit s'appliquer à faire prévaloir en toute
» occasion :

» Ce principe est que toute commune du
» royaume doit tâcher de se créer, dans la
» mesure de ses ressources financières, et
» dans un temps donné, une communica-
» tion pavée ou empierrée avec l'une des
» artères de la circulation générale : routes
» provinciales, routes de l'Etat, chemins
» de fer, voies navigables quelconques.

» Tous les travaux entrepris par les
» communes doivent être un acheminement
» vers ce résultat final. Les améliorations
» de pur intérêt local, telles que le pavage
» des chemins dans l'intérieur des villages
» ou l'amélioration des chemins de décharge
» pour l'exploitation agricole, incombent
» exclusivement aux communes ou aux
» propriétaires qu'elles intéressent : ces
» travaux d'intérieur n'ont aucun titre à
» une subvention de l'Etat. »

Le Ministre, après avoir rappelé qu'il
appartient surtout aux commissaires d'ar-
rondissement, ainsi qu'aux commissaires
voyers, de veiller à l'observation des règles
prérappelées, ajoute :

« Le but auquel doit tendre leurs efforts
» est de combiner, autant que possible, les
» projets d'amélioration pour lesquels des

» subsides sont demandés, de manière à
 » arriver successivement à l'établissement
 » d'un système complet de bonnes commu-
 » nications vicinales.

» Ce serait aller à l'encontre de ce but,
 » que de favoriser à la fois l'amélioration
 » partielle de différents chemins dans une
 » même localité. Il faut qu'une idée d'en-
 » semble préside à la conception des projets
 » pour lesquels le gouvernement est appelé
 » à accorder des subsides, et l'autorité su-
 » périeure ne doit point prêter la main à
 » des mesures qui ne tendraient qu'à servir
 » des convenances particulières.

» Il peut être utile, sans doute, à des
 » intérêts privés, que les chemins soient
 » améliorés partiellement à proximité de
 » telle ou telle exploitation agricole ou
 » industrielle; mais l'autorité communale,
 » qui représente les intérêts généraux de la
 » localité, ne doit point céder à des consi-
 » dérations de ce genre. S'il lui est démon-
 » tré que les besoins généraux de la com-
 » mune réclament l'amélioration d'un che-
 » min de préférence à d'autres, il est de son
 » devoir d'y consacrer la majeure partie
 » des ressources dont elle dispose en faveur
 » de la voirie vicinale, sous peine de dépen-
 » ser ces ressources sans fruit pour la géné-
 » ralité, et le devoir des agents du gouver-
 » nement et de ceux de la province, est de
 » le lui faire comprendre au besoin. »

60. Une circulaire du 12 mars 1850 rap-
 pelle aux commissaires voyers que « les
 » travaux d'art, en matière de voirie vici-
 » nale, ne comportent aucun luxe de con-
 » struction; l'économie et la solidité sont
 » les seules conditions que l'agent voyer
 » doit s'efforcer de réunir dans la concep-
 » tion de ses projets et dans la direction de
 » leur exécution: toute dépense qui ne
 » serait point commandée par une néces-
 » sité bien démontrée, doit donc être sévè-
 » rement désapprouvée. »

61. Par circulaire du 27 mars 1850, le
 ministre soumet à l'avis des députations
 permanentes un avant-projet d'arrêté (pu-
 blié le 25 octobre suivant), réglant les con-
 ditions générales auxquelles seront doréna-
 vant subordonnées les autorisations de
 péages en matière de chemins vicinaux. Le
 but de ce projet est « de diminuer les écri-
 » tures, et d'amener à la fois plus de ré-
 » gularité et d'uniformité dans la rédac-

» tion des demandes, plus de célérité dans
 » leur expédition. »

62. Par circulaire du 10 décembre 1850,
 le Ministre communique aux gouverneurs
 un arrêté royal du 25 novembre 1850, insti-
 tuant à titre définitif, comme service per-
 manent et spécial, le service de l'inspection
 agricole établi précédemment à titre provi-
 soire près du département de l'intérieur.

Ce service comprendra notamment « l'in-
 » spection des travaux exécutés avec le
 » concours financier de l'Etat pour l'amé-
 » lioration de la voirie vicinale. »

La mission de l'inspecteur « n'aura pas
 » seulement pour objet la vérification maté-
 » rielle des dépenses effectuées à l'aide des
 » subsides de l'Etat, elle comprendra aussi
 » l'étude des besoins auxquels il reste à
 » satisfaire, et l'appréciation des projets
 » d'amélioration sur lesquels l'autorité su-
 » périeure peut être appelée à statuer. Elle
 » servira donc, à la fois, les intérêts com-
 » munaux et provinciaux, et l'intérêt gé-
 » néral.

« L'un des premiers devoirs de l'ins-
 » pecteur central consistera à réunir les
 » éléments d'un plan général de toutes
 » les voies de communication dont il sera
 » reconnu nécessaire de provoquer l'amé-
 » lioration successive. »

Le Ministre ajoute que « pour l'élabora-
 » tion de ce travail important, comme pour
 » l'accomplissement de tous les autres de-
 » voirs que ses fonctions lui imposent, il
 » est de toute nécessité que l'inspecteur
 » central soit secondé par les agents voyers
 » provinciaux, » et insiste « pour que la dé-
 » putation règle, de la manière la plus large,
 » les rapports à établir entre le fonctionnaire
 » du gouvernement et les agents de la pro-
 » vince. »

63. *Circulaire du 15 janvier 1851.*

« M. le Gouverneur,

» La question m'a été soumise de savoir
 » si la loi du 10 avril 1841 donne à la dépu-
 » tation permanente le droit d'imposer, au
 » besoin, d'office, aux communes, sauf l'ap-
 » probation du Gouvernement, la mise en
 » recouvrement, pour les dépenses relatives
 » à la voirie vicinale, d'un rôle d'imposition
 » excédant le dixième du montant en prin-
 » cipal de leurs contributions directes.

» Cette question peut se résoudre affir-
 » mativement par les dispositions combi-

» nées du chapitre II de la loi de 1841.
 » L'art. 1^{er} de ce chapitre (art. 13 de la
 » loi) pose le principe général d'après le-
 » quel « les dépenses relatives aux chemins
 » vicinaux sont à la charge des communes, »
 » et l'article suivant (art. 14 de la loi) indi-
 » que les moyens auxquels les communes
 » doivent recourir, en cas d'insuffisance de
 » leurs revenus ordinaires, pour subvenir
 » à ces dépenses.

» Ces moyens consistent dans l'imposi-
 » tion d'un nombre déterminé de journées
 » de prestation, et dans l'établissement
 » de centimes additionnels spéciaux aux
 » contributions directes de l'Etat. Toute-
 » fois, lorsque le produit total des trois
 » bases d'imposition mentionnées dans
 » l'art. 14, excède le 1/10^e du montant en
 » principal de toutes les contributions di-
 » rectes, le rôle doit être soumis à l'appro-
 » bation du Roi.

» D'un autre côté, d'après l'art. 24 de la
 » loi, lorsqu'un chemin vicinal intéressera
 » plusieurs communes, la députation du
 » conseil provincial, après avoir pris l'avis
 » des conseils communaux, pourra le déclarer
 » chemin vicinal de grande communi-
 » cation. Elle pourra prescrire, soit l'em-
 » piérement, soit le pavement en tout ou
 » en partie, ou toute autre dépense extraor-
 » dinaire, et régler le mode d'exécution
 » et de surveillance.

» La députation provinciale désignera les
 » communes qui devront contribuer à ces
 » dépenses, ainsi qu'aux dépenses d'entre-
 » tien, et fixera la proportion dans laquelle
 » chacune d'elles devra y contribuer, sauf
 » recours au Roi de la part des communes
 » intéressées, ou de la part du gouverneur
 » de la province.

» Ainsi, d'une part, la loi met à la
 » charge des communes les dépenses rela-
 » tives aux chemins vicinaux, en exigeant
 » que des ressources spéciales soient
 » créées, au besoin, pour subvenir à ces
 » dépenses, et, d'autre part, elle donne à
 » la députation le pouvoir d'imposer aux com-
 » munes des dépenses extraordinaires pour
 » l'établissement de chemins vicinaux de
 » grande communication.

» Ces dispositions trouvent leur sanction
 » dans l'art. 22 de la loi, lequel est ainsi
 » conçu :

» Dans le cas où un conseil communal
 » chercherait à se soustraire aux obligations
 » imposées par le présent chapitre, la dépu-
 » tation permanente fait dresser d'office le
 » devis des travaux, arrête les rôles après
 » avoir entendu le conseil communal, or-

» donne l'exécution des travaux, et en
 » mandate le paiement sur la caisse de la
 » commune, le tout en conformité de
 » l'art. 88 de la loi communale.

» Cet article donne évidemment à la dé-
 » putation le droit de suppléer la commune,
 » dans le cas qu'il prévoit, pour la for-
 » mation d'un rôle d'imposition d'après
 » les bases déterminées par l'art. 14. De
 » même que le conseil communal, ce
 » collège peut, s'il y a nécessité, provoquer
 » un arrêté royal pour autoriser la mise en
 » recouvrement d'un rôle excédant le 1/10^e
 » du montant en principal de toutes les
 » contributions directes de la commune.

» Mais des doutes se sont élevés sur le
 » point de savoir si le droit que l'art. 22
 » attribue à la députation permanente, d'agir
 » d'office au nom du conseil communal,
 » peut s'étendre aux mesures prescrites en
 » vertu de l'art. 24 de la loi, en ce qui con-
 » cerne les travaux prescrits pour l'établisse-
 » ment de chemins vicinaux de grande
 » communication.

» Je n'hésite pas, M. le Gouverneur, à
 » me prononcer pour l'affirmative.

» La généralité des termes de l'art. 22 ne
 » permet pas d'établir de distinction entre
 » les obligations de diverses natures qui
 » peuvent être imposées aux communes, en
 » exécution des dispositions du chapitre II
 » de la loi. Or, ces dispositions détermi-
 » nent les devoirs des communes et les
 » droits de la députation, non-seulement
 » pour ce qui regarde les travaux ordi-
 » naires d'entretien des chemins vicinaux,
 » mais encore en ce qui concerne les travaux
 » plus importants que nécessite la con-
 » struction des voies de grande communi-
 » cation.

» L'art. 22 doit donc s'appliquer aux
 » obligations résultant des mesures pres-
 » crites par la députation en vertu de
 » l'art. 24, tout comme il s'applique à celles
 » qui résultent des art. 13 et 14.

» Les unes et les autres sont imposées
 » aux communes par le chapitre II de la
 » loi, et comme la disposition de l'art. 22
 » les comprend toutes dans la généralité
 » de ses termes, elle ne comporte point
 » l'interprétation restrictive qu'elle semble
 » avoir reçue dans quelques provinces.

» Je vous prie, M. le Gouverneur, de vou-
 » loir bien communiquer la présente dé-
 » pêche à la députation permanente.

» Le Ministre de l'Intérieur,

» ROGIER. »

64. Par circulaire du 28 janvier 1851, le Ministre de l'Intérieur informe les Gouverneurs que la législature vient de porter à près de 500,000 francs le crédit qui figure au budget de son département pour l'amélioration de la voirie vicinale; il ajoute que chaque province recevra une part égale de ce crédit, soit fr. 50,000, l'excédant étant réservé pour des besoins extraordinaires ou imprévus. Les principes antérieurs, concernant la répartition des subsides, continueront d'être observés.

65. Par circulaire du 7 février 1851, le Ministre recommande aux administrations communales « de donner des soins particuliers à l'entretien de la voirie vicinale, et, » notamment, à la conservation des chaussées vicinales pavées ou empierrées; » il appelle leur attention sur « la nécessité de » l'assainissement du sol au moyen d'un » écoulement libre pour les eaux, tant de » la surface que du fond des routes. »

66. Par circulaire du 7 janvier 1852, le Ministre de l'Intérieur déclare que, d'après lui, si le mode de répartition du système suivi par son département, en ce qui concerne l'amélioration de la voirie vicinale, semble offrir quelques anomalies, « les inconvénients qui en résultent sont moins, » dres, à tous égards, que ceux auxquels » donnerait lieu, inévitablement, l'adoption » de toute autre base de répartition suivant » laquelle les provinces les moins prospères » participeraient dans la moindre proportion » aux subsides de l'État.

» Dans le système adopté par le département de l'intérieur, » dit-il, « l'intervention financière de l'État étend ses bienfaits » avec une égale libéralité sur tous les » points du pays; elle vient en aide aux » localités les plus pauvres comme elle sert d'encouragement aux communes les plus » riches; mais toujours elle est subordonnée à la condition expresse que les ressources locales couvrent la majeure partie des dépenses à faire au moyen des subsides, de sorte que les subsides distribués par le Gouvernement doivent nécessairement recevoir partout une application utile.

» Si l'on pouvait admettre que, dans les » provinces les moins importantes, l'amélioration de la voirie vicinale intéresse à un moindre degré la prospérité générale que dans les autres, ou s'il était reconnu

» que, dans les premières, l'intervention de » l'État est moins nécessaire que dans les » secondes pour développer la prospérité » agricole, il serait rationnel de dire que les » subsides doivent se répartir entre les différentes provinces dans la proportion de leur importance respective et des dépenses plus ou moins élevées qui y sont faites annuellement pour la construction de chaussées vicinales; mais je ne pense pas qu'une pareille thèse soit soutenable. L'établissement de bonnes communications vicinales est un des éléments essentiels du progrès agricole, et c'est surtout dans les provinces où l'agriculture est susceptible de recevoir le plus de développement, qu'il importe de provoquer et d'encourager l'amélioration des chemins. Or ces provinces seraient précisément celles qui seraient le moins favorisées par les subsides, si le gouvernement admettait le mode de répartition préconisé par quelques députations permanentes. Ce mode de répartition provoquerait donc inévitablement des réclamations plus nombreuses, et, selon moi, mieux fondées, que celles auxquelles le système actuel a donné lieu. »

67. Circulaire du 27 août 1852.

« M. le Gouverneur,

» Des doutes se sont élevés, au sein de » quelques administrations provinciales, » sur la portée de l'article 9 § 2 de la loi du » 10 avril 1841, et spécialement sur la » question de savoir si la députation permanente est compétente, aux termes de cette disposition, pour porter d'office, sur l'atlas des chemins vicinaux, une voie de communication que l'on aurait omis d'y insérer lors de la formation des plans généraux d'alignement et de délimitation. » Voici, M. le Gouverneur, quelle est, à mon avis, l'interprétation qu'il faut donner à l'art. 9 de la loi vicinale :

» Cet article est ainsi conçu :
 » Après l'accomplissement des formalités ci-dessus, les plans sont arrêtés définitivement par la députation permanente.
 » Néanmoins, ils peuvent toujours être modifiés par les autorités compétentes, en se conformant aux dispositions des art. 5, 6, 7 et 8.

» La contradiction qui semble exister entre les deux paragraphes de cet article, dont le premier dit que les plans sont arrêtés définitivement, tandis que le

» second permet d'y apporter des modifications, n'a pas échappé à l'attention des Chambres législatives. La troisième section de la Chambre des représentants a, notamment, exprimé l'avis que ses termes ne paraissent point clairs, et semblaient autoriser à remettre successivement en discussion, des contestations qui auraient été décidées en dernier ressort par la députation permanente du conseil provincial.

» Si tel est le sens de l'article, il est inadmissible, dit la section, puisqu'il est d'intérêt public que les contestations aient un terme, et qu'on ne puisse revenir sur une décision souveraine, sous prétexte d'erreur ou de mal jugé, une semblable décision devant être irrévocable. Cependant la section reconnaît que le projet est susceptible d'une autre signification, à savoir que les plans, c'est-à-dire la direction, la largeur et l'alignement des chemins, pourront toujours être modifiés si, à l'avenir, l'utilité, la convenance ou la nécessité de pareilles modifications venaient à exister et à être démontrées, et cela, malgré qu'ils eussent été précédemment approuvés définitivement par la députation du conseil provincial.

» La section centrale, de son côté, a cru que le projet ne pouvait être interprété autrement ; cette signification lui a paru la seule admissible.

» Ainsi, ce n'est que pour autant que l'état des chemins, tels qu'ils sont indiqués au plan, aura été ultérieurement modifié, soit par l'élargissement, la rectification ou la suppression des voies de communication qui y sont indiquées, soit par l'ouverture d'une voie nouvelle, que le plan, c'est-à-dire la désignation légale et officielle des limites et direction des chemins vicinaux du pays, pourra et devra être modifié.

» Les autorités compétentes pour ordonner l'élargissement, le redressement, l'ouverture ou la suppression d'un chemin vicinal, sont désignées par les art. 27 et 28. Ce sont les conseils communaux, sur l'avis des administrations provinciales et sous l'approbation du Roi, ou, en cas de refus de la part des communes, la députation permanente, moyennant la sanction royale.

» Les autorités compétentes pour modifier les plans de manière à les mettre en rapport avec l'état réel de la voirie vicinale, sont : les administrations locales et provinciales (art. 1 et 9 de la loi).

» Tout changement apporté à l'Atlas

» doit donc être précédé d'une délibération des conseils communaux ou de la députation permanente, et d'un arrêté royal qui l'approuve.

» Mais en est-il de même lorsque cette modification a pour objet d'ajouter au plan un chemin vicinal que l'on aurait, par erreur, omis d'y porter dans le délai fixé par l'art. 1 ?

» Je crois, M. le Gouverneur, qu'il importe d'établir une distinction :

» Si la propriété du chemin, ou, plutôt, si son caractère public n'est point contesté, je pense que les autorités dont il est question au chapitre 1 de la loi du 10 avril 1841, pourront l'inscrire sur l'Atlas, sans qu'il soit nécessaire de procéder préalablement aux formalités requises par le chapitre 3, et qui sont relatives à l'ouverture des chemins nouveaux.

» En effet, l'inscription sur les plans d'alignement et de délimitation résulte plutôt, dans cette hypothèse, d'une reconnaissance que d'une déclaration de vicinalité, et la députation permanente est compétente pour constater en dernier ressort la vicinalité d'un chemin.

» Mais si, au contraire, on déniait le caractère public de celui-ci, il serait indispensible que la question de propriété fût préalablement vidée devant les tribunaux ; car si le chemin n'était point la propriété de la commune au moment où la loi vicinale a été mise en vigueur, ou s'il n'était pas, au moins, grevé à cette époque d'une servitude publique de passage, la députation permanente n'aurait évidemment pas le droit de le porter d'office au plan, sans qu'un arrêté royal rendu conformément à l'art. 28 en ait consacré l'existence, car il s'agit, dans ce cas, de l'ouverture d'un chemin nouveau.

» Ce n'est qu'après l'exécution des formalités prescrites par le chapitre 3, que les collèges communaux et les députations permanentes pourront procéder à la modification des plans, en se conformant aux conditions prescrites par les art. 5, 6, 7 et 8 de la loi.

» Veuillez, je vous prie, M. le Gouverneur, donner connaissance des instructions qui précèdent à la députation permanente de votre province.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» ROGIER. »

68. Une circulaire du 30 août 1853 recommande aux gouverneurs de « ne délivrer » aux communes les subsides qui leur reviennent respectivement, qu'après avoir reçu la preuve que ces communes ont satisfait aux obligations contractées par elles en sollicitant l'intervention financière de l'Etat. Les gouverneurs sont également invités à tenir la main à ce qu'il soit justifié ultérieurement, dans la forme prescrite, de l'emploi de chacun desdits subsides.

69. Par circulaire du 16 mars 1854, le Ministre informe les gouverneurs, que la législature a porté à 700,000 fr. le crédit annuel destiné à encourager l'amélioration de la voirie vicinale. « Cette augmentation de crédit a été proposée principalement dans le but d'étendre à un plus grand nombre de localités, les bienfaits de l'intervention de l'Etat en cette matière. » Avant de fixer la part qui sera attribuée à chaque province dans le crédit précité, le Ministre désire être mis à même « d'apprécier les besoins respectifs des provinces et de connaître le chiffre approximatif des dépenses projetées par les communes. »

70. Circulaire du 5 avril 1854.

« M. le Gouverneur,

Des doutes se sont élevés sur la question de savoir si la délibération d'un conseil communal, qui ordonne l'élargissement ou le rétrécissement d'un chemin vicinal doit être soumise à l'approbation du Roi, ou si l'intervention de la députation permanente du conseil provincial suffit pour rendre cette mesure exécutoire.

La nécessité d'une sanction royale résulte, à mon avis, de la combinaison des art. 27 et 28 de la loi du 10 avril 1841.

Ce dernier article est ainsi conçu :

L'ouverture, la suppression ou le changement d'un chemin vicinal doivent être précédés d'une enquête. Les délibérations du conseil communal sont soumises à l'avis de la députation permanente et à l'approbation du Roi.

Le changement d'un chemin vicinal ne comprend pas exclusivement la modification apportée à l'ensemble de la direction actuelle, mais, en général, tout élargissement, rétrécissement total ou partiel apporté au tracé de la voie publique, tel

qu'il est indiqué sur l'atlas des chemins de la commune.

C'est ce qui résulte du texte même de l'art. 27 de la loi, qui dispose :

Les conseils communaux sont tenus de délibérer, à la réquisition de la députation du conseil provincial, sur l'ouverture, le redressement, l'élargissement et la suppression des chemins vicinaux.

Cet article est nécessairement interprétatif de l'art. 28, c'est dans ce sens que le ch. III de la loi sur les chemins vicinaux a été compris au sein des chambres législatives.

En conséquence... il est indispensable de soumettre à l'avis de la députation permanente et à la sanction du Roi, toute résolution émanée d'un conseil communal qui aurait pour objet de modifier, de quelque manière que ce fût, l'état actuel de la voirie vicinale.

Le Ministre de l'Intérieur,

PIERCOT.

71. Une instruction du 8 juillet 1854 détermine les mesures nouvelles de contrôle que le gouvernement se propose d'appliquer, pour constater avec certitude le chiffre réel des dépenses que doivent occasionner les travaux de voirie vicinale pour la réalisation desquels des subsides sont demandés à l'Etat.

72. Une circulaire du 14 février 1855 informe les gouverneurs que chaque province recevra, pour sa quote-part fixée, une somme de fr. 60,000 dans le partage du crédit de 700,000 fr. destiné à l'amélioration de la voirie vicinale. L'excédant sera réparti selon l'utilité des travaux proposés.

73. Une circulaire du 8 septembre 1855 déclare que « d'après la jurisprudence, il semble admis que les procès-verbaux constatant des contraventions aux lois sur la police de la voirie et du roulage, ne donnent pas lieu à des poursuites judiciaires, lorsque le contrevenant paye, avant la citation en justice, l'amende comminée contre lui. »

En conséquence, les fonctionnaires entre les mains desquels ce paiement doit s'effectuer, sont invités, « afin de prévenir des actions intempestives, à donner connaissance des versements faits de ce chef, aux agents chargés de la constatation des con-

» traventions, afin que ceux-ci puissent, à
 » leur tour, informer l'officier du ministère
 » public compétent. »

74. Une instruction du 18 avril 1856 re-
 commande que tout plan joint à la demande
 d'une commune, tendant à pouvoir modifier
 l'état de la voirie vicinale de la localité,
 « porte la date de la délibération qui décide
 » cette modification, et soit certifié exact
 » par le bourgmestre ou par un autre mem-
 » bre de l'administration communale. »

75. Circulaire du 2 août 1856.

« M. le Gouverneur,

» L'art. 34 du décret du 23 juin 1806
 » oblige tout propriétaire de voiture de
 » roulage, à faire peindre sur une plaque
 » de métal, appliquée au côté gauche de la
 » voiture, son nom et son domicile.

» Les voitures destinées aux usages de
 » l'agriculture ne sont point soumises à
 » cette disposition, lorsqu'elles sont em-
 » ployées au transport des objets récoltés,
 » depuis le lieu où ils sont recueillis jusqu'à
 » celui où, pour les conserver, le cultiva-
 » teur les dépose et les rassemble. (Décret
 » du 3 mai 1810.)

» La même exemption s'étend, aux termes
 » d'un arrêt de la Cour de cassation du
 » 23 février 1838, aux voitures chargées
 » d'engrais directement destinés à l'amén-
 » dement des terres.

» Mais lorsque lesdites voitures servent
 » à un usage commercial, lorsque, par
 » exemple, elles sont chargées de denrées
 » ou engrais destinés à être vendus au mar-
 » ché ou ailleurs, elles ne peuvent circuler
 » sans être munies d'une plaque, comme les
 » voitures de roulage proprement dites.

» Tels sont les principes de la législation
 » en matière de police du roulage. Ces prin-
 » cipes ne sont pas appliqués d'une manière
 » uniforme dans toutes les parties du pays.
 » Il importe que cette anomalie cesse, et
 » que, dans leur propre intérêt, les cultiva-
 » teurs de toutes nos provinces connaissent
 » les obligations que la loi leur impose, et
 » auxquelles ils peuvent satisfaire, d'ail-
 » leurs, sans faire de notables dépenses.

» Je vous prie, M. le Gouverneur, de don-
 » ner des instructions dans ce sens aux ad-
 » ministrations communales de votre pro-
 » vince, en les engageant à en faire part aux
 » cultivateurs de leurs localités respectives.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» DE DECKER. »

76. Une circulaire du 21 janvier 1857 re-
 commande aux députations permanentes de
 veiller à ce que les affiches légales annon-
 çant aux intéressés qu'un conseil commu-
 nal sollicite l'autorisation de continuer la
 perception d'un droit de péage échu, men-
 tionnent aussi, le cas échéant, les modifica-
 tions que ledit conseil communal demande
 à pouvoir apporter aux clauses de l'octroi
 primitif.

77. Circulaire du 5 mai 1857.

« M. le Gouverneur,

» L'initiative des modifications à appor-
 » ter à la voirie vicinale appartient, en gé-
 » néral, aux conseils communaux, ainsi
 » qu'il résulte du texte des art. 27 § 1 et 28
 » de la loi du 10 avril 1841. Toutefois, aux
 » termes du § 2 de l'art. 27 de cette loi, en
 » cas de refus (de la part des conseils com-
 » munaux) de délibérer ou de prendre les
 » mesures nécessaires, la députation peut,
 » sous l'approbation du Roi, ordonner d'office
 » les travaux et acquisitions, et pourvoir à
 » la dépense, en suivant les dispositions du
 » chapitre 1^{er}.

» Lorsqu'il y a lieu, M. le Gouverneur, de
 » faire application de cette disposition excep-
 » tionnelle, c'est-à-dire, toutes les fois que
 » les modifications à la voirie vicinale que
 » vous me transmettez pour approbation,
 » ne sont pas adoptées *sans restriction* par
 » les conseils communaux de chacune des
 » localités sur le territoire desquelles les
 » modifications doivent s'effectuer, il im-
 » porte d'annexer à votre lettre d'envoi un
 » arrêté de la députation permanente or-
 » donnant l'exécution des travaux reconnus
 » nécessaires sur le territoire des communes
 » récalcitrantes.

» La production de cette pièce est indis-
 » pensable, un simple avis de l'administra-
 » tion provinciale ne peut y suppléer.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» DE DECKER. »

78. Une circulaire du 14 juillet 1857 si-
 gnale la nécessité d'une entente préalable
 entre les administrations communales de
 localités voisines qui sollicitent des subsides
 de l'Etat, en vue de l'amélioration de che-
 mins d'intérêt commun. « C'est surtout pour
 » les chemins qui s'étendent sur le terri-
 » toire de deux provinces, qu'un concert
 » préalable sur la meilleure direction à
 » suivre est indispensable. » Le Ministre

indique la marche qui doit être suivie, dans l'occurrence, par les commissaires voyers chargés de l'instruction des projets.

79. Une instruction du 6 août 1857 introduit certaines modifications et simplifications dans le mode en usage pour la liquidation des subsides alloués en faveur de la voirie vicinale.

80. Par circulaire du 6 octobre 1857, le Ministre énumère les pièces justificatives qui doivent accompagner l'envoi de toute demande de subside tendant à l'amélioration des chemins d'une certaine importance.

81. Une circulaire du 26 janvier 1858 déclare que « les travaux d'amélioration de la voirie vicinale, pour présenter toute utilité dont ils sont susceptibles, doivent satisfaire aux conditions suivantes :

1° Former un ensemble combiné de telle manière, qu'il n'y ait ni lacunes, ni doubles emplois, et s'effectuer successivement, selon l'ordre de leur importance, de telle façon que la priorité soit acquise aux améliorations les plus utiles au point de vue de l'intérêt général;

2° Etre étudiés avec assez de soin pour que les projets soient, autant que possible, à l'abri de la critique, tant en ce qui concerne le choix du tracé des chemins à améliorer, qu'en ce qui concerne l'évaluation des dépenses;

3° Etre convenablement exécutés, conformément aux projets adoptés, et suivant les règles de l'art;

4° Etre convenablement entretenus.

Le Ministre indique les mesures à adopter pour assurer la stricte exécution des conditions qui précèdent.

Quant au premier point, il signale la nécessité, pour chaque province, de posséder une carte « indiquant les chemins ou parties de chemins, pavés ou empierrés, ainsi que les travaux à faire pour compléter le réseau des communications vicinales.

Cette carte sera dressée par l'inspecteur général des chemins vicinaux, avec le concours des députations permanentes. Après son adoption définitive, « elle pourra servir de base générale pour déterminer le rang d'exécution des travaux. »

En ce qui concerne le second point, « aucune demande de subside pour un chemin déclaré de grande communication ou

» susceptible de l'être, ne sera prise en considération, que pour autant que le projet des travaux à exécuter ait été préalablement soumis au département de l'intérieur. »

Quant au troisième point, « l'allocation des subsides de l'Etat sera dorénavant subordonnée à la condition que les travaux soient, en général, exécutés par voie d'adjudication publique, et la délivrance de ces subsides n'aura lieu que sur la production d'un certificat de réception délivré par le commissaire voyer, et constatant la bonne exécution desdits travaux. »

Enfin, quant au dernier point, « toute commune ayant des chemins améliorés, ne pourra recevoir un subside pour l'exécution d'améliorations nouvelles, que lorsqu'il sera établi que les premiers sont en parfait état d'entretien. »

82. Une circulaire du 26 janvier 1858 établit les règles à observer par les députations permanentes pour fixer avec équité le montant des rétributions à accorder aux commissaires voyers, du chef de l'étude et de l'exécution des travaux de voirie vicinale.

« Quant à la surveillance des travaux, qui doit être quotidienne et incessante, elle ne peut être exercée par les commissaires voyers, mais devrait l'être par des agents temporaires spéciaux. »

83. Une instruction du 13 mars 1858 recommande que « les projets de travaux de voirie à exécuter à proximité du railway et de ses dépendances, et qui peuvent être de nature à compromettre, dans l'avenir, la bonne administration et le développement du service des chemins de fer de l'Etat, soient communiqués à l'avis de l'administration des chemins de fer avant d'être transmis pour approbation à l'autorité supérieure. »

84. Une circulaire du 6 septembre 1858 introduit, dans le but de mieux assurer le contrôle, certaines modifications aux instructions prescrites par la circulaire du 6 août 1857 concernant le mode de liquidation des subsides.

85. *Circulaire du 26 octobre 1858.*

« M. le Gouverneur,

» Des doutes ont été récemment expri-

» més sur le point de savoir si, en vertu de
 » l'art. 17 de la loi du 10 avril 1841, l'auto-
 » rité administrative a le droit d'ordonner la
 » conversion en tâches des prestations en
 » nature pour l'entretien de la voirie vici-
 » nale qui n'auraient pas été rachetées en
 » argent, ou si, au contraire, les intéressés
 » jouissent de la faculté d'exiger cette conver-
 » sion, lorsqu'elle leur paraît avantageuse.

» A mon avis, M. le Gouverneur, le droit
 » de conversion dont il s'agit appartient
 » exclusivement à l'autorité, qui peut en
 » user ou n'en point user, selon les besoins
 » locaux.

» Les termes mêmes dans lesquels est
 » conçu l'art. 17 de la loi témoignent en
 » faveur de cette interprétation, car le droit
 » de convertir une obligation légale en une
 » autre obligation de même nature est, de
 » droit, inhérent au pouvoir qui a imposé
 » l'obligation primitive; pour que la conver-
 » sion puisse avoir lieu dans le cas proposé,
 » l'intervention de l'autorité est donc néces-
 » saire.

» Des considérations de fait viennent, du
 » reste, à l'appui de ce raisonnement. Sans
 » doute, dans un grand nombre de cas, le
 » travail à la tâche est avantageux pour la
 » commune, notamment en ce qu'il la dis-
 » pense du soin d'une surveillance perman-
 » ente, laquelle, malgré la vigilance des
 » agents qui l'exercent, ne parvient pas
 » toujours à vaincre l'apathie des presta-
 » taires à la journée; mais il peut se faire
 » aussi que l'application de ce mode de pro-
 » céder soit rendue impraticable, par la
 » nature même des travaux à effectuer; il
 » est, dès lors, inadmissible, au point de
 » vue d'une bonne administration, que les
 » intéressés puissent avoir le droit absolu
 » de travailler à la tâche malgré l'opposition
 » de la commune, fondée sur la saine appré-
 » ciation des intérêts locaux.

» D'ailleurs, si le législateur avait voulu
 » reconnaître ce droit aux particuliers, il
 » s'en fût expliqué, comme il l'a fait à
 » l'art. 16 de la loi, où il donne à ceux-ci la
 » faculté d'opter entre l'exécution des presta-
 » tions en nature et le paiement d'une
 » somme d'argent déterminée. Cette option
 » est la seule que les intéressés puissent
 » faire: s'ils n'ont point racheté en argent les
 » prestations à la journée qu'ils sont tenus
 » de fournir, la conversion de celles-ci en
 » tâches ne s'effectuera qu'en vertu d'une
 » décision administrative, qui pourra, à la
 » vérité, être provoquée par les intéressés,
 » mais qui pourra aussi être ordonnée d'of-
 » fice par l'autorité, si l'utilité en est recon-

» nue par celle-ci, car cette utilité est la
 » véritable raison d'être de la réduction en
 » tâches des prestations à la journée.

» En France, où la législation, sur le
 » point spécial dont il s'agit, est identique-
 » ment la même qu'en Belgique (L. 21 mai
 » 1836, art. 4 § 3), le pouvoir, pour l'admi-
 » nistration, de prescrire la conversion d'of-
 » fice ne peut faire de doute; c'est ce qui
 » résulte, à la fois, de la discussion qui a
 » eu lieu devant la Chambre des Pairs à
 » l'époque de l'examen de la loi de 1836, des
 » instructions ministérielles, et de la pra-
 » tique administrative.

» Veuillez, M. le Gouverneur, faire part
 » des observations qui précèdent aux admi-
 » nistrations communales de votre pro-
 » vince, afin qu'elles en tiennent compte
 » dans le cas où elles auraient à faire ap-
 » plication de l'art. 17 de la loi du
 » 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux.

» Le Ministre de l'Intérieur,
 » ROGIER. »

86. Par circulaire du 15 mars 1859, le Mi-
 nistre exprime l'avis que l'art. 2 de la loi du
 7 ventôse an XI, concernant la police du
 roulage, en tant qu'il soit encore en vi-
 gueur, est inapplicable aux voitures em-
 ployées à la culture des terres, au transport
 des récoltes ainsi qu'à l'exploitation des
 fermes, et ne peut être invoqué qu'à l'égard
 des véhicules d'intérêt industriel ou autres.

87. Par circulaire du 15 mars 1859, le
 Ministre de l'Intérieur, en informant les
 gouverneurs de province que la législature
 a ouvert à son département un crédit ex-
 traordinaire pour l'amélioration de la voirie
 vicinale, rappelle les vœux qui ont été émis
 au sein des Chambres, dans le but d'assurer
 aux subsides une application fructueuse, et
 peuvent se résumer ainsi qu'il suit:

« N'accorder les subsides que pour l'amé-
 » lioration des chemins offrant une utilité
 » réelle au point de vue de l'intérêt public;
 » Favoriser, de préférence, le pavage ou
 » l'empierrement des chemins servant d'af-
 » fluents aux stations de la voie ferrée, des
 » chemins vicinaux de grande communica-
 » tion et de ceux qui relient entre elles deux
 » communes ou qui aboutissent, soit à des
 » routes de l'Etat ou des provinces, soit à
 » des chaussées vicinales, soit à des voies
 » navigables;
 » Exiger qu'en général, les ressources
 » locales (fonds communaux, souscriptions

» volontaires, prestations en nature) cou-
 » vrent la majeure partie des dépenses à
 » faire, sans cependant exclure de la répar-
 » tition les communes qui seraient hors
 » d'état de remplir les conditions d'inter-
 » vention locale ;
 » Enfin, subordonner l'allocation des
 » subsides à la condition qu'il soit préala-
 » blement constaté que les chemins déjà
 » améliorés sont en bon état d'entretien. »

88. Une circulaire du 19 mars 1859
 constate que, « dans l'état actuel des choses,
 » il n'existe pas de relations suffisantes
 » entre les agents voyers, dans la plupart
 » des provinces. Il s'ensuit que les progrès
 » obtenus dans certaines localités par l'ini-
 » tiative des uns, restent ignorés pour
 » d'autres, et qu'ainsi se perdent les avan-
 » tages qu'ils seraient de nature à produire
 » par une application générale dans toute
 » la province, sinon dans tout le royaume.
 Le Ministre engage les gouverneurs à pro-
 voquer des conférences de commissaires
 voyers présidées, soit par ces fonctionnaires
 eux-mêmes, soit par des membres des députa-
 tions permanentes. « Ces sortes de réu-
 » nions, où chaque membre apporterait son
 » contingent d'idées pratiques, sa part d'ex-
 » périence, et dans lesquelles seraient exami-
 » nés et combinés les meilleurs moyens
 » de pourvoir à tous les besoins, pourraient
 » être utilement rendues périodiques ; elles
 » contribueraient puissamment à stimuler
 » le zèle des agents voyers et à fortifier
 » l'action de l'autorité provinciale sur l'en-
 » semble du service. »

89. Par circulaire du 27 avril 1860, le
 Ministre rappelle que, d'un jugement du tri-
 bunal de Charleroy en date du 17 décembre
 1859, ainsi que d'un rapport récent dont
 il a été donné lecture à la Chambre des
 représentants, il résulte que l'art. 23 § 3 de
 la loi du 10 avril 1841 donne aux adminis-
 trations communales le pouvoir d'imposer
 d'office, au besoin, les exploitants qui, dans
 le cas prévu par l'article susmentionné, se
 refuseraient à acquitter la subvention ré-
 clamée d'eux du chef de dégradation de la
 voirie vicinale.

90. Une circulaire du 10 mai 1860 rap-
 pelle « qu'il n'appartient qu'à l'autorité su-
 » périeure, c'est-à-dire au gouvernement
 » ou à la députation permanente, selon les

» cas, de déterminer les modifications à
 » apporter aux atlas de la voirie vicinale,
 » actes publics authentiques qui servent
 » de titre pour la prescription de 10 et
 » 20 ans, et que, sous aucun prétexte, les
 » administrations inférieures et les agents
 » voyers ne peuvent altérer. »

91. Circulaire du 26 mai 1860.

« M. le Gouverneur,

» Par une circulaire récente, j'ai eu l'hon-
 » neur d'appeler votre attention sur l'utilité
 » des mesures à prendre pour empêcher
 » que les commissaires voyers ou les admi-
 » nistrations communales apportent au-
 » cune espèce de changement aux indica-
 » tions des atlas de la voirie vicinale dressés
 » en exécution de la loi du 10 avril 1841.

» Comme suite à cette communication,
 » et dans le but d'assurer la conservation
 » desdits atlas, je vous prie de bien vouloir
 » transmettre, tant aux autorités commu-
 » nales de votre ressort qu'aux employés
 » de votre administration, les instructions
 » suivantes, et de veiller à ce qu'elles soient
 » ponctuellement observées :

» 1^o La communication des atlas de la
 » voirie ne peut jamais avoir lieu que dans
 » le local où ils sont déposés, et ce, en pré-
 » sence du greffier provincial, s'il s'agit des
 » exemplaires qui se trouvent dans les
 » archives de la province, ou en présence,
 » soit du bourgmestre, soit de son délégué,
 » s'il s'agit des exemplaires appartenant
 » aux communes.

» 2^o Les personnes admises à consulter
 » les atlas ne peuvent, sauf les agents de
 » la voirie, en prendre par elles-mêmes des
 » copies ou des extraits.

» Ces copies ou extraits seront délivrés,
 » aux conditions ordinaires, par un agent
 » spécialement désigné à cet effet par les
 » administrations provinciales ou commu-
 » nales.

» 3^o Les greffiers provinciaux, les bourg-
 » mestres ou leurs délégués, veilleront
 » attentivement à ce qu'il ne soit fait aucune
 » écriture, annotation ou indication quel-
 » conque sur les atlas, si ce n'est en vertu
 » de décisions de l'autorité supérieure com-
 » pétente.

» Ils signaleront immédiatement au gou-
 » verneur de la province les infractions qui
 » parviendraient, sur ce point, à leur con-
 » naissance.

» Le Ministre de l'Intérieur,

» ROGIER. »

92. *Circulaire du 14 août 1860.*

« M. le Gouverneur,

» La députation permanente peut, en vertu de l'art. 22 de la loi du 10 avril 1841, lorsque le conseil communal refuse d'agir, se substituer à lui pour toutes les dispositions à prendre afin d'assurer l'entretien et la conservation des chemins vicinaux.

» Or les obligations imposées par le chapitre dont ledit article fait partie, comprennent celle de pourvoir aux dépenses relatives aux chemins vicinaux.

» La députation permanente est donc suffisamment armée contre l'inertie ou le mauvais vouloir des autorités communales. La loi lui donne le droit, non-seulement de prescrire d'office les travaux d'entretien jugés nécessaires, mais encore de créer d'office des ressources pour fournir aux dépenses.

» Dans l'intérêt de l'avenir de la voirie vicinale, pour garantir la conservation des travaux d'amélioration accomplis au prix de si grands sacrifices, il importe, à mon avis, que la députation fasse usage de ce droit à l'égard de toutes les communes qui persisteraient à méconnaître les recommandations de l'autorité supérieure, en ce qui concerne l'entretien des chemins améliorés.

» Je vous prie, M. le Gouverneur, de vouloir bien me faire connaître les intentions de ce collège.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» *ROGIER.* »

93. Par circulaire du 28 août 1860, le Ministre de l'Intérieur signale les inconvénients résultant de la multiplicité des bureaux de perception de péages établis sur les chaussées vicinales, et consulte les députations permanentes sur le point de savoir s'il n'y aurait point utilité à établir en principe que les bureaux seront placés à 5,000 mètres de distance les uns des autres, sauf à faire percevoir à chacun d'eux un droit entier de barrière, et à répartir la recette annuellement entre les communes intéressées, proportionnellement à leur intérêt respectif.

94. Par circulaire du 12 février 1861, le Ministre informe les gouverneurs que la législature vient de porter à un million le crédit alloué au budget du département de

l'intérieur pour l'amélioration de la voirie vicinale, et qu'à l'avenir ce crédit sera réparti de la manière suivante : 118,000 francs à chacune des provinces de Brabant, des deux Flandres, du Hainaut et de Liège; 95,000 francs aux provinces d'Anvers, de Limbourg, de Luxembourg et de Namur.

95. *Circulaire du 8 avril 1861.*

« M. le Gouverneur,

» J'ai eu l'honneur de vous faire connaître, par ma circulaire du 15 mars 1859, qu'un certain nombre de cultivateurs se sont plaints à diverses reprises des inconvénients auxquels donnait lieu l'application du principe inscrit à l'art. 2 de la loi du 7 ventôse an XI, qui fixe respectivement à 0,11 et à 0,14 centimètres le minimum de la largeur que doivent avoir les jantes des voitures à 2 ou à 4 roues qui empruntent une route ou un chemin soumis aux lois et règlements sur la police du roulage, selon qu'elles sont attelées soit de 2, soit de 3 chevaux.

» A cette occasion, j'ai fait observer que l'article précité, en admettant qu'il fût encore en vigueur, serait inapplicable aux voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes et à l'exploitation des fermes, et ne pourrait être invoqué qu'à l'égard des véhicules d'intérêt industriel ou autres; je me suis attaché ensuite à indiquer les mesures de précaution moyennant lesquelles il pouvait être obvié, jusqu'à un certain point, quant à ces derniers, à quelques-uns des inconvénients signalés.

» Un nouvel examen de la question m'a amené à résoudre plus favorablement encore pour le roulage, le point qui a fait l'objet de ma susdite circulaire du 15 mars 1859 : il me paraît résulter, en effet, des principes et des motifs qui ont dicté le décret du 23 juin 1806, qu'à dater de cette époque, l'art. 2 de la loi du 7 ventôse an XI est devenu inapplicable et que, par conséquent, les voitures dont les jantes ont une largeur de 11 centimètres au plus peuvent, quelle que soit leur destination, circuler librement sur les routes et chemins, à la seule condition que leur poids n'excède pas le tarif fixé par le décret de 1806, abstraction faite du nombre des chevaux attelés.

» Cette opinion, conforme aux décisions récentes de nos tribunaux, qui, jusqu'ici, n'avaient point encore été appelés à tran-

» cher la question dont il s'agit, repose sur
 » les considérations suivantes :

» Afin de prévenir la dégradation des
 » voies de communication améliorées, il
 » importe de limiter le poids des voitures ;
 » tel est le principe général dominant la
 » matière.

» Avant la révolution française, les an-
 » ciens règlements relatifs au roulage ad-
 » mettaient, comme mode de vérification
 » du poids, le nombre des chevaux attelés,
 » les lettres de voiture et le pesage en dé-
 » tail du chargement.

» Ce mode ayant paru inefficace, peu
 » expéditif et gênant pour le commerce,
 » une loi du 9 vendémiaire an XI décréta,
 » à titre d'essai, l'établissement d'un petit
 » nombre de ponts à bascule destinés à
 » vérifier le poids des voitures et assurer
 » l'exécution des règlements à intervenir
 » contre leur surcharge.

» Ce système fut définitivement consacré
 » et développé par la loi du 29 floréal an XI,
 » portant que le poids des voitures sera
 » constaté au moyen des ponts à bascule
 » à établir par les soins du gouvernement,
 » et établissant un tarif des poids, qui va-
 » riaient suivant les saisons, le nombre
 » des roues et la largeur des jantes ; dès
 » lors, le nombre des chevaux cessa d'être
 » un moyen de vérification légale.

» La loi nouvelle n'était cependant pas
 » exempte de reproche : elle tolérait les
 » jantes de toute dimension, et se bornait
 » à accorder aux voitures dont les jantes
 » avaient 25 centimètres de largeur au
 » moins, la faculté de porter un poids plus
 » élevé. Or, il est incontestable qu'à poids
 » égal, la circulation des voitures est d'au-
 » tant plus nuisible aux routes que les
 » jantes de leurs roues sont plus étroites.

» Le gouvernement n'ignorait pas qu'il
 » existait à cet égard un vice dans la loi ;
 » mais il espérait que la faveur accordée
 » aux véhicules à jantes larges encoura-
 » gerait la construction de ceux-ci, et que
 » les autres seraient bientôt hors d'usage.

» Les résultats n'ayant point répondu à
 » son attente, le gouvernement, avant de
 » s'arrêter à un système définitif que l'ex-
 » périence pouvait seule indiquer, recher-
 » cha les moyens de remédier immédiate-
 » ment aux inconvénients résultant de l'ap-
 » plication de la loi du 29 floréal an X, et,
 » dans ce but, proposa à la législature de
 » déterminer provisoirement la largeur des
 » jantes d'après le nombre des chevaux
 » attelés, ce nombre étant généralement
 » proportionné au poids du chargement.

» Cet expédient est celui qu'a consacré la
 » loi du 7 ventôse an XI, qui a pris pour
 » base du tarif le nombre des roues et celui
 » des chevaux, et les a combinés pour fixer
 » le minimum de largeur des jantes des
 » voitures.

» Le but de cette loi était uniquement
 » d'obliger la plupart des voituriers à se
 » servir de jantes larges, et de donner au
 » gouvernement le temps de faire les expé-
 » riences qui lui étaient nécessaires pour
 » arrêter définitivement les poids des voi-
 » tures eu égard à la largeur des jantes.
 » C'est ce qui résulte clairement de son
 » art. 7, qui autorise le gouvernement « à
 » modifier le poids des voitures et de leur
 » chargement porté dans la loi du 29 floréal
 » an X, d'après les expériences faites sur
 » roues à jantes larges. »

» La loi du 7 ventôse an XI promettait
 » donc un système définitif destiné à mettre
 » le poids des voitures en rapport avec la
 » largeur des jantes, sans égard au nombre
 » des chevaux attelés.

» C'est ce système qui a été introduit
 » par le décret du 23 juin 1806, statuant
 » que le taux du chargement sera propor-
 » tionné au nombre des roues et à la lar-
 » geur des bandes.

» A partir de cette époque, le nombre
 » des chevaux attelés ne fut donc plus con-
 » sidéré comme un mode légal pour la
 » vérification du poids des voitures et la
 » constatation de la surcharge; en d'autres
 » termes, les voitures ne sont aujourd'hui
 » en contravention, que si le poids de leurs
 » véhicules n'est pas en rapport avec le
 » nombre des roues et la largeur des jantes,
 » fixés par le décret de 1806.

» Il n'y a d'exception à cette règle, que
 » pour les voitures attelées au plus d'un
 » cheval, et dont les jantes n'auraient pas
 » 11 centimètres de largeur.

» Telle est l'interprétation que j'ai cru
 » pouvoir donner, dans l'intérêt du roulage,
 » au décret du 22 juin 1806 combiné avec la
 » loi du 7 ventôse an XI, après m'être préa-
 » lablement concerté sur ce point avec MM.
 » les Ministres des Travaux publics et de la
 » Justice.

» Veuillez, M. le Gouverneur, la porter
 » à la connaissance des administrations
 » communales de votre province.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» ROGIER. »

96. Par circulaire du 29 juin 1861, le
 Ministre engage les députations permanen-

tes à faire procéder à un relevé méthodique des dispositions réglementaires en vigueur, relatives à la police des chemins vicinaux, et à insérer ce relevé au *Mémorial administratif*.

97. Une instruction ministérielle du 7 mai 1862 prescrit, aux agents que la chose concerne, de donner aux tas de pierrailles destinées à l'entretien des routes vicinales, et qu'il est d'usage de déposer sur l'un des accotements, une forme étroite et allongée qui permette de les disposer entièrement sur l'accotement sans empiéter sur la largeur de la chaussée. — Le Ministre, à cette occasion, appelle l'attention des agents voyers sur un système, déjà employé pour quelques routes et chemins d'une largeur de 7 à 8 mètres, consistant à donner aux accotements des largeurs inégales, afin de faciliter le dépôt régulier des matériaux, sans nuire aux piétons.

98. Une instruction du 2 août 1862 introduit quelques modifications aux règles tracées par les instructions antérieures du 19 décembre 1846 et du 30 avril 1847, concernant la constatation des travaux de voirie vicinale exécutés à l'aide des subsides de l'État.

99. Circulaire du 11 juin 1863.

« M. le Gouverneur,

» La loi du 20 mai 1863, qui modifie les articles 14 et 28 de la loi du 10 avril 1841, a pour objet de dégager de toute formalité inutile l'action des communes en matière de voirie vicinale.

» Elle affranchit les communes de l'obligation, qui leur était imposée, de soumettre à la sanction royale leurs rôles de prestations et de centimes spéciaux pour l'entretien des chemins, lorsque ces rôles excèdent le dixième du montant des contributions directes de l'État, et elle étend dans une large mesure les attributions de la députation permanente du conseil provincial en ce qui touche l'ouverture, la suppression ou le changement des chemins vicinaux.

» L'opportunité de ces modifications législatives et leur utilité seront, je n'en doute pas, appréciées dans le pays comme elles l'ont été au sein des Chambres.

» La suppression du § 8 de l'art. 14 de la

» loi de 1841, réalise, en effet, une mesure de simplification administrative depuis longtemps réclamée par la plupart des autorités provinciales. Désormais les conseils communaux useront, sous le seul contrôle de la députation permanente, du droit que la loi leur donne, de pourvoir, par un impôt spécial, aux dépenses des chemins vicinaux, en cas d'insuffisance des ressources ordinaires de la commune.

» Mais il peut arriver qu'une commune refusant de remplir les obligations qui lui incombent légalement, la députation permanente soit obligée d'agir d'office, conformément à l'art. 22 de la loi du 10 avril 1841, aux termes duquel la députation, dans l'hypothèse prévue, fait dresser d'office le devis des travaux, arrête les rôles après avoir entendu le conseil communal, ordonne l'exécution des travaux, et en mandate le paiement sur la caisse de la commune, le tout en conformité de l'art. 88 de la loi communale.

» Si le conseil communal à l'égard duquel il serait fait application de cette disposition, jugeait devoir s'opposer au recouvrement du rôle dressé d'office par la députation permanente, le recours lui serait naturellement ouvert auprès du Roi, en vertu de l'art. 88 de la loi communale, contre la décision de ce collège. C'est le seul cas où le gouvernement puisse encore avoir à intervenir dans l'approbation des rôles d'imposition pour la voirie vicinale.

» Quant au changement que la loi nouvelle apporte à l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841, il a pour objet de soustraire au contrôle de l'administration centrale une multitude d'actes des conseils communaux, sur lesquels, dans le plus grand nombre des cas, aucun intérêt public ne réclame le contrôle, qui n'a, dès lors, d'autre résultat que d'occasionner un travail stérile et de retarder, sans utilité, l'expédition d'affaires quelquefois urgentes. D'après l'art. 28 modifié, les délibérations des conseils communaux relatives à l'ouverture, à la suppression ou au changement des chemins vicinaux sont soumises, non plus à l'avis, mais à la décision de la députation permanente ou conseil provincial, qui statue sauf recours au Roi, de la part des communes ou de la part des tiers intéressés. Toutefois, si l'ouverture, la rectification ou l'élargissement de chemins nécessitait des em-

» prises sur des propriétés particulières, les dispositions législatives qui règlent les formalités à suivre pour l'acquisition ou l'expropriation d'immeubles, continueront à être observées.

» La loi du 10 avril 1841 prescrit une enquête préalable pour l'ouverture, la suppression ou le changement d'un chemin vicinal. Pour que cette enquête soit complète, il faut qu'elle s'étende, le cas échéant, sur le territoire de toute commune voisine qui serait intéressée dans la décision à intervenir. J'appelle votre attention particulière et celle de la députation permanente sur ce point, qui a fait l'objet d'une recommandation spéciale de la part de la section centrale chargée de l'examen du projet de loi à la Chambre des représentants.

» Veuillez, M. le Gouverneur, communiquer la présente circulaire aux administrations communales de votre province.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» VANDENPEEREBOOM. »

—

100. Une circulaire, du 22 juillet 1863, invite les administrations communales « à informer dorénavant sans retard leurs administrés, par voie d'affiches, des décisions royales qui rendent applicables à l'une ou l'autre chaussée vicinale de la localité, par application de la loi du 24 mars 1838, les lois et règlements ayant pour objet la police du roulage sur les routes de l'Etat. »

—

101. *Circulaire du 20 août 1863.*

« M. le Gouverneur,

» La loi communale du 30 mars 1836 établit une distinction, au point de vue de la compétence, entre les principes qui règlent la haute surveillance de la voirie urbaine, et ceux qui ont pour objet la voirie vicinale.

» Aux termes de l'art. 76 n° 7 de cette loi, qui est toujours en vigueur, l'appartient au gouvernement, sur l'avis des députations permanentes des conseils provinciaux, d'approuver les délibérations des conseils communaux relatives aux plans généraux d'alignement des villes et des parties agglomérées des communes rurales, ainsi qu'à l'ouverture, l'élargissement et la suppression des rues.

» L'art. 77 de la même loi confait, au

» contraire, à la députation permanente, le droit d'autoriser l'ouverture des chemins vicinaux et sentiers, sans dérogation aux lois concernant les expropriations pour cause d'utilité publique.

» Cette dernière disposition a été successivement modifiée par l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841, qui rendait applicables à la voirie vicinale les principes inscrits à l'art. 76 n° 7 précité de la loi communale, c'est-à-dire confiait au chef de l'Etat le soin d'approuver les délibérations des communes concernant l'ouverture, le changement ou la suppression des chemins ruraux, et par l'art. 2 de la loi du 20 mai 1863, qui a transféré cette attribution à la députation permanente, sauf recours au Roi, rétablissant ainsi, moyennant certains changements commandés par l'expérience, la distinction établie plus haut entre la surveillance de la voirie urbaine et celle de la voirie vicinale.

» Il importe, M. le Gouverneur, que cette distinction ne soit pas perdue de vue par l'administration provinciale, et qu'il en soit tenu compte dans l'examen des demandes ayant pour objet de modifier l'état actuel de la petite voirie.

» Sauf la réserve prévue par l'art. 76 n° 7 précité de la loi du 30 mars 1836, et celles dont il est fait mention aux art. 25 et 27 § 2 de la loi du 10 avril 1841, le gouvernement n'a plus à intervenir aujourd'hui, pour ce qui concerne l'ouverture, le changement ou la suppression des chemins et sentiers vicinaux, qu'en degré d'appel, dans les cas et de la manière prévue par la loi nouvelle du 20 mai dernier; sans préjudice, toutefois, aux dispositions spéciales concernant les acquisitions ou aliénations d'immeubles (art. 76, n° 1 et 4 de la loi du 30 mars 1836) ainsi que pour les expropriations pour cause d'utilité publique (art. 3 de la loi du 8 mars 1810). En effet, ainsi que j'ai eu l'honneur de vous le dire dans ma circulaire du 11 juin dernier, lorsque l'ouverture, la rectification ou l'élargissement des chemins nécessitera des emprises sur les propriétés particulières, les dispositions législatives qui règlent les formalités à suivre pour l'acquisition ou l'expropriation d'immeubles, continueront à être observées.

» En conséquence, l'arrêté de la députation permanente autorisant ces modifications devra m'être communiqué, le cas échéant, ainsi que le plan officiel y an-

» nexé, accompagné des pièces justificatives, à fins de décision royale.

» Il importe, toutefois, que cette transmission, lorsque son utilité et son opportunité sont établies, n'ait lieu qu'après l'expiration des délais prévus par le § final de l'art. 2 de la loi du 20 mai 1863 : le gouvernement ne peut, en effet, préjuger, par une déclaration préalable d'utilité publique des travaux projetés, sa décision éventuelle à prendre sur le recours des opposants.

» Vous voudrez bien, M. le Gouverneur, lorsqu'une demande de l'espèce me sera communiquée à l'avenir, joindre au dossier, soit les requêtes des intéressés en cas de recours, et, dans cette hypothèse, votre avis motivé sur l'objet du recours, soit un certificat constatant que l'affichage de l'arrêté provincial autorisant les modifications à la voirie a eu lieu régulièrement, et qu'aucun recours n'a été exercé dans les délais légaux.

» La députation permanente, substituée aujourd'hui aux droits que l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841 attribuait au gouvernement, devra se bien pénétrer des principes inscrits dans les instructions ministérielles ayant pour objet l'application de la loi du 10 avril 1841.

» Je vous prie, M. le Gouverneur, d'appeler notamment l'attention de ce collègue sur la nécessité :

» 1^o D'exiger des communes, à l'appui de leurs demandes, des plans régulièrement dressés et certifiés, qui puissent servir de base certaine pour la révision éventuelle des atlas de la voirie (Circ. du 7 février 1849);

» 2^o De conserver avec soin, classés dans un ordre chronologique et méthodique, ceux de ces plans qui seront annexés aux arrêtés provinciaux (*id.*);

» 3^o De consulter l'administration des chemins de fer au sujet de tout changement à apporter aux chemins vicinaux aux abords du railway et de ses dépendances (Circ. du 13 mars 1858);

» Enfin 4^o, d'imposer aux autorités communales l'obligation d'établir et d'entretenir des poteaux indicateurs à l'intersection des voies vicinales d'une certaine importance qui seraient ouvertes à l'avenir (Circ. du 7 octobre 1835).

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» VANDENPEEREBOOM. »

102. *Circulaire du 30 septembre 1853.*

« M. le Gouverneur,

» Des doutes se sont élevés sur la portée qu'il convient d'attribuer au passage de ma circulaire du 20 août dernier, portant que l'art. 2 de la loi du 20 mai 1863, qui accorde aux députations permanentes le droit d'approuver les délibérations des conseils communaux ayant pour objet l'ouverture ou le changement des chemins vicinaux, ne déroge point à l'art. 76 n^o 7 de la loi communale qui attribue au Roi, sur l'avis des administrations provinciales, l'approbation des plans généraux d'alignement dans les parties agglomérées des communes rurales.

» Ce dernier article, qui assimile, au point de vue de l'alignement, les agglomérations de bâtisses rurales à celles des villes, conformément au principe également inscrit à l'art. 1^{er} de la loi du 1^{er} février 1844 sur la voirie urbaine, et qui est, en même temps, relatif, dans sa partie finale, à l'ouverture, à l'élargissement, à la suppression des rues, présente un caractère essentiellement urbain, même dans son application aux sections de voies vicinales traversant des villages, des hameaux ou autres agglomérations qui n'ont point l'importance des villes, ou qui ne sont point réputées telles.

» C'est donc au point de vue des constructions que le gouvernement est appelé à intervenir, dans les différents cas prévus par l'art. 76 n^o 7 de la loi communale auxquels je viens de faire allusion.

» Il suit de là que, lorsqu'une commune, soit dans un but de salubrité, de sécurité ou de commodité publique, jugera utile d'apporter quelque changement à l'état de la petite voirie dans le parcours d'une agglomération rurale, afin de fixer, de régulariser ou de modifier l'alignement des habitations, le plan qu'elle arrêtera à cet effet devra être soumis à la sanction royale.

» Mais lorsque telle ne sera point l'intention qui aura dicté les propositions de la commune, lorsque celles-ci n'auront d'autre objet que d'améliorer la voirie vicinale, la députation permanente sera toujours compétente pour statuer, conformément à l'art. 2 de la loi précitée du 20 mai dernier.

» Les explications qui précèdent me semblent distinguer suffisamment les cas où l'approbation des délibérations des conseils communaux, en matière de modi-

» fications aux chemins vicinaux, doit être
 » réservée au Roi, et ceux où cette appro-
 » bation incombe à la députation.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*
 » VANDENPEEREBOOM. »

—

103. Une circulaire du 16 octobre 1863 signale « l'urgence d'introduire une réforme, » tant dans le mode de confection que dans » le mode d'entretien des chemins empier- » rés. » Quant au premier point, le Ministre rappelle que son département « a depuis » longtemps subordonné l'allocation des » subsides destinés aux travaux de con- » struction, à la production préalable de » projets parfaitement dressés, et à la con- » dition que l'exécution en ait lieu par voie » d'adjudication publique, sous le contrôle » actif des agents voyers; » il ajoute que son intention est « de soumettre, autant » que possible, l'exécution des travaux au » contrôle des agents de l'inspection cen- » trale des chemins vicinaux, » et se réserve « de faire procéder, en certains cas, par » lesdits agents, à la réception de ces tra- » vaux, avant d'autoriser la liquidation des » subsides. »

Quant au second point, le Ministre estime qu'il est urgent « de substituer partout, au » système vicieux de rechargements gêné- » raux et périodiques, celui de l'entretien » permanent par des cantonniers, » et s'ap- » plique à démontrer les divers avantages de ce système d'entretien à la fois simple et économique.

—

104. *Circulaire du 20 mai 1864.*

« M. le Gouverneur,

» Aux termes de l'art. 3 litt^a. b de l'ar-
 » rêté royal du 26 octobre 1850, détermi-
 » nant le mode à suivre pour la rédaction
 » des demandes en concession de péages, etc.,
 » la perception du droit ne peut être accor-
 » dée qu'à la suite d'une adjudication pu-
 » blique.

» L'expérience a démontré les inconvé-
 » nients auxquels cette disposition rigou-
 » reuse peut donner lieu dans certaines
 » circonstances, alors, par exemple, que la
 » perception du droit étant peu productive,
 » les offres faites à l'adjudication sont inac-
 » ceptables pour les communes.

» Un arrêté royal en date du 11 mai cou-
 » rant, dont une copie est ci-jointe, a remé-
 » dié à ces inconvénients, en étendant aux
 » perceptions de droit de péages, la faculté

» que l'art. 5 de l'arrêté précité du 26 octo-
 » bre 1850 accorde à l'autorité administra-
 » tive, de permettre exceptionnellement que
 » les travaux d'entretien de la voirie vici-
 » nale aient lieu par voie de régie.

» Les permissions de cette nature ont
 » été jusqu'ici délivrées par le gouverne-
 » ment, sur l'avis des députations perma-
 » nentes : l'arrêté royal du 11 de ce mois,
 » faisant une nouvelle application du prin-
 » cipe de décentralisation administrative
 » qui a été introduit, en matière de voirie
 » vicinale, par la loi du 20 mai 1863, confie
 » à la députation la faculté de statuer en
 » dernier ressort sur les questions de l'es-
 » pèce.

» Il importe toutefois que ce collège, lors-
 » qu'il autorise une commune à percevoir un
 » péage en régie, subordonne son autori-
 » sation aux conditions jugées nécessaires
 » pour assurer l'intégralité de la recette.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*
 » VANDENPEEREBOOM. »

—

105. *Circulaire du 14 décembre 1864.*

« M. le Gouverneur,

» Différentes circulaires de mon départe-
 » ment, notamment celle du 26 mai 1860,
 » ont appelé votre attention sur la nécessité
 » de veiller à la conservation des atlas de
 » la voirie vicinale dressés en exécution de
 » la loi du 10 avril 1841.

» Ces documents doivent reposer aux
 » archives de la commune, et, sous aucun
 » prétexte, les administrations communales
 » ni les commissaires voyers ne peuvent en
 » modifier les indications.

» Aux termes d'une circulaire en date
 » du 1^{er} février 1849, les députations per-
 » manentes doivent également s'abstenir
 » de mentionner aux atlas les changements
 » apportés à l'état des lieux en vertu de
 » décisions rendues conformément à l'arti-
 » cle 28 de la loi du 10 avril 1841.

» Il n'est point nécessaire, » dit cette
 » circulaire, « que les modifications à l'atlas
 » s'opèrent à chaque changement que su-
 » bissent les chemins en vertu de l'art. 28
 » de la loi. Ces modifications pourront être
 » faites simultanément lorsque la nécessité
 » d'une révision générale des atlas sera re-
 » connue nécessaire; il suffit, quant à pré-
 » sent, de prendre des précautions pour la
 » conservation des documents destinés à
 » constater la légalité des changements
 » effectués.

» Dans le courant de l'année 1852, la question s'est élevée de savoir si, pour attribuer le caractère de vicinalité à un chemin ou sentier public qui ne figure point aux atlas, il est nécessaire de recourir aux formalités mentionnées au chapitre III de la loi de 1841, et, par conséquent, si les instructions de la circulaire précitée du 1^{er} février 1849 sont applicables à ce cas spécial.

» Cette question a été résolue par une circulaire du 27 août 1852, de laquelle il résulte, quant au premier point : que les formalités requises par le chapitre III ont uniquement pour objet les *déclarations* de vicinalité des chemins nouveaux, tandis que les *reconnaissances* de vicinalité des chemins préexistants sont régies par le chapitre I, qui reconnaît à la députation permanente la compétence nécessaire pour constater en dernier ressort la vicinalité d'un chemin.

» La même circulaire décide, quant au second point, que la députation permanente peut inscrire aux atlas les chemins dont elle aurait constaté la vicinalité postérieurement à l'approbation des atlas, pour autant que la propriété communale desdits chemins, ou, tout au moins, leur caractère public ne soit point contesté.

» La distinction établie ci-dessus, au point de vue de la compétence des autorités appelées à *déclarer* ou à *reconnaître*, selon le cas, la vicinalité des voies de communication rurales, me paraît conforme à l'esprit de la loi du 10 avril 1841.

» Je suis d'avis, en effet, que lorsqu'un chemin public qui n'a point été porté aux plans généraux dressés en exécution de l'art. 1^{er} de cette loi, présente de l'utilité pour les habitants de la localité, il appartient aux conseils communaux, sous l'approbation de la députation permanente (art. 77 n^o 6 de la loi communale) de le reconnaître comme vicinal, sans qu'il y ait lieu d'en ordonner l'ouverture, puisque, en fait, le chemin est ouvert.

» J'estime, par les mêmes motifs, que ces autorités peuvent décider la radiation, comme voies vicinales, des chemins qui, quoique portés aux plans généraux, ont été supprimés de fait par la prescription au profit des riverains (art. 12 de la loi du 10 avril 1841), ou de ceux qui ont perdu l'utilité générale qu'ils présentaient autrefois, sans qu'il y ait lieu cependant, à raison de l'intérêt qu'ils peuvent offrir pour quelques habitants de la localité, à comme chemins d'aisance ou d'exploita-

tion, d'en ordonner la suppression matérielle.

» Mais les décisions à prendre à cet égard par les conseils communaux, sous l'approbation de la députation provinciale, ne doivent pas nécessairement, pour être opérantes, donner lieu à une modification immédiate de l'atlas.

» Rien ne s'oppose à ce que ces décisions, avec les plans à l'appui, soient tenues en réserve, de même que les arrêtés royaux ou provinciaux qui modifient le tracé de la voirie vicinale, jusqu'à l'époque de la révision éventuelle des atlas prévue par la circulaire précitée du 1^{er} février 1849.

» Cette marche, M. le Gouverneur, est celle qu'il convient de suivre à l'avenir, afin de *conserver parfaitement intacts* les plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins vicinaux, qui ne sont pas seulement des documents administratifs d'une haute valeur pour les communes, mais qui, aux termes de l'art. 10 § 2 de la loi de 1841, servent de titres pour la prescription acquisitive de 10 et 20 ans.

» Quant au point de savoir si les indications des plans annexés aux arrêtés royaux ou provinciaux rendus postérieurement à l'époque où les atlas ont reçu l'approbation de la députation permanente, seront un jour consignées sur ceux-ci; en d'autres termes, si la révision générale des atlas est une mesure nécessaire, ou, tout au moins, si les dépenses qu'occasionnerait ce grand travail seraient suffisamment justifiées par son utilité, ce point n'est pas encore résolu.

» Quoi qu'il en soit, il importe que les plans annexés aux décisions de la députation permanente soient conservés et classés avec soin dans les archives du gouvernement provincial, afin que l'on puisse y recourir aisément, en cas de nécessité.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» VANDENPEPERBOOM. »

106. Circulaire du 29 août 1865.

« M. le Gouverneur,

» Les modifications qui s'effectuent à la voirie vicinale par des sociétés concessionnaires de chemins de fer ont donné lieu à de nombreuses réclamations de la part des communes intéressées, qui se plaignent de ce que l'on procède à ces modifications sans observer aucune des

» formalités exigées par la loi qui régit la voirie vicinale.

» Ces réclamations, sur lesquelles je me suis fait un devoir d'appeler la sérieuse attention de M. le Ministre des Travaux publics, n'ont pas été jugées de nature à pouvoir être prises en considération. M. le Ministre des Travaux publics n'admet pas, d'ailleurs, qu'elles soient fondées. A ses yeux, la pratique contre laquelle s'élèvent les communes pétitionnaires n'offre aucun des inconvénients signalés; elle satisfait dans une juste mesure aux exigences de l'intérêt communal, en même temps qu'elle répond aux nécessités d'un service public dont la responsabilité lui incombe exclusivement.

» Pour en établir la légalité, il se fonde sur les dispositions des cahiers de charges relatifs aux concessions de chemins de fer, qui réservent au gouvernement le pouvoir exclusif d'approuver les projets de déplacement des chemins vicinaux que le railway traverse, cahiers de charges qui, étant approuvés par la loi, ont force légale, et dérogent, par conséquent, aux dispositions générales prévues par les lois du 10 avril 1841 et du 20 mai 1863.

» A l'appui de ce système, M. le Ministre des Travaux publics invoque différentes décisions judiciaires, savoir : un jugement du tribunal de première instance de Tournay du 5 août 1856, et quatre jugements rendus respectivement dans le cours des mois d'octobre et de décembre 1864, par les tribunaux de simple police des cantons de Templeuve, de Stavelot et d'Enghien.

» Il s'engage, au surplus, à examiner avec bienveillance toutes les réclamations auxquelles pourra donner lieu l'exécution de ses décisions, et à y faire droit dans la mesure de ce qui sera reconnu juste.

» Je vous prie, M. le Gouverneur, de vouloir bien communiquer la présente dépêche aux administrations communales de votre province, et les inviter à adresser, à l'avenir, directement au département des travaux publics, les réclamations qu'elles pourraient avoir à faire en matière de voirie vicinale, à charge des compagnies concessionnaires de chemins de fer.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» VANDENPEEREBOOM. »

107. Une instruction du 2 octobre 1865 introduit certaines simplifications dans le mode de justification de l'emploi des sub-

sides prescrit par circulaire du 17 février 1845.

108. Circulaire du 2 octobre 1865.

« M. le Gouverneur,

» La question s'est élevée de savoir si, lorsqu'un arrêté royal a approuvé la délimitation d'un conseil communal ayant, à la fois, pour objet la fixation des alignements pour l'ouverture, l'élargissement ou la rectification d'une rue, et l'acquisition, moyennant un prix global déterminé, de l'ensemble des terrains destinés à être incorporés dans la voie publique, l'autorité communale peut, en vertu de cet arrêté, pourvoir de gré à gré aux acquisitions partielles et successives, sans recourir à l'approbation de la députation permanente.

» Je suis d'avis, M. le Gouverneur, que cette question peut être résolue affirmativement, sans préjudice à l'art. 144 de la loi communale, pour autant que le prix desdites acquisitions n'excède pas celui qui a été prévu dans les calculs estimatifs qui ont servi de base à l'évaluation communiquée au gouvernement; dans cette hypothèse, en effet, l'approbation par la députation ferait double emploi avec l'approbation royale déjà accordée.

» Si, au contraire, le prix dont il s'agit excédait le chiffre prévu, le contrôle de l'autorité supérieure devrait nécessairement s'exercer.

» Afin de prévenir les difficultés qui pourraient s'élever dans l'appréciation du point que je viens d'avoir l'honneur de vous signaler, j'ai pris la résolution de subordonner, à l'avenir, toute décision à prendre sur les demandes des communes, tendant à pouvoir acquérir les terrains nécessaires à l'ouverture, à l'élargissement ou à la rectification des voies publiques, à la production d'un devis détaillé, mentionnant, sur expertise, soit au mètre carré ou autrement, la valeur estimative de chacune des parcelles dont l'achat est projeté.

» Ce devis, sanctionné par le conseil communal, sera visé dans l'arrêté royal, et ne pourra être dépassé, ni dans son ensemble, ni dans ses différents articles, sans une autorisation nouvelle.

» Veuillez, M. le Gouverneur, transmettre les instructions qui précèdent aux conseils communaux de votre ressort, et

» engager la députation permanente à en
» assurer l'exact accomplissement.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*
» VANDENPEEREBOOM. »

109. Une instruction du 30 décembre 1865 renferme certaines observations « qui tendent à assurer la régularité de la procédure en matière d'acquisition, par les communes, de terrains destinés à être incorporés dans la voie publique. »

110. Une circulaire du 17 avril 1866 indique la marche qui sera suivie pour rendre productives d'intérêts, les sommes allouées aux communes à titre de subsides et dont la liquidation doit subir un certain retard.

111. *Circulaire du 16 mai 1866.*

« M, le Gouverneur,

» Une loi récente, en date du 19 mars dernier, a levé les doutes qui existaient sur le point de savoir si les subventions industrielles prévues par l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, en matière d'entretien des chemins vicinaux, pouvaient être imposées aux exploitants par les autorités communales, ou si, en cas de refus de paiement, l'établissement de péages sur les chemins dégradés était le seul moyen accordé par la loi aux communes pour leur permettre d'atteindre les exploitations dont les transports, par leur circulation fréquente, étaient cause des dégradations.

» La loi nouvelle a écarté toute difficulté sur ce point, en déclarant positivement obligatoire la subvention dont il s'agit, qualifiée d'imposition, et en réglant chacun des points susceptibles de provoquer des conflits, dans une matière aussi délicate, où l'intérêt public et les droits privés sont en présence, et où les bases fixes d'appréciation font plus ou moins défaut.

» Le premier paragraphe de cette loi est la reproduction presque littérale du § 1^{er} de l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841; les légères modifications qui y ont été introduites ne tendent qu'à faire mieux ressortir la portée des dispositions primitives.

» Le sens de ces dernières reste donc fixé selon les principes qui ont dicté l'art. 23 de la loi précitée de 1841.

» Il peut être, toutefois, utile de rappeler ici la solution donnée par la section centrale de la Chambre des Représentants, dans son premier rapport, déposé le 7 décembre 1865, à deux questions importantes.

» La première de ces questions est celle de savoir quels sont les exploitants qui peuvent être frappés de la subvention.

« Ce point, » dit le rapport, « est déjà décidé par la loi de 1841. La subvention frappe toutes les exploitations qui ont un caractère industriel, quand même elles sont un accessoire de l'agriculture. On doit considérer comme tombant dans cette catégorie les distilleries agricoles et les sucreries.

» Il est impossible de prévoir toutes les espèces particulières qui peuvent se présenter dans la pratique; toutefois les principes suivants pourront, en général, être suivis, sauf les exceptions qui résulteraient de circonstances spéciales.

» Si la dégradation extraordinaire d'un chemin a pour cause l'existence d'une exploitation, l'entrepreneur ou le propriétaire de cette exploitation est tenu de la réparer, sans pouvoir prétendre que cette obligation ne lui incombe pas, parce qu'il n'effectue pas lui-même ses transports. Il importe peu que les transports se fassent à ses frais et sous ses ordres, ou qu'ils se fassent pour le compte des acheteurs ou fournisseurs de son usine. Il suffit que le dommage soit la conséquence nécessaire de l'existence de l'établissement, de telle sorte que, si cet établissement n'eût pas existé, les dégradations n'auraient pas eu lieu. Si l'exploitation se fait pour le compte d'un locataire, d'un entrepreneur, qui exercent les droits du propriétaire d'une manière permanente, c'est à ceux-là, et non au propriétaire, que la commune devra s'adresser.

» Si la question de savoir qui doit la subvention s'élevait, non entre un entrepreneur et un propriétaire, mais entre deux établissements passibles l'un et l'autre de la subvention, l'un vendant et l'autre achetant des produits, il faudra rechercher dans l'intérêt et pour le compte duquel de ces établissements les transports ont été effectués, et c'est à charge de celui-ci que l'imposition devra être mise.

» La seconde question résolue par la section centrale, dans son rapport précité, est relative au point de savoir quel est le

» dommage dont la réparation est due.
 « La section centrale, » dit à cet égard
 » le rapport de cette commission, « estime
 » qu'il y a lieu, pour éviter toute équivo-
 » que, de le caractériser nettement dans
 » la loi, en intercalant, dans le § 1^{er} de
 » l'art. 23 de la loi de 1841, le mot *extraor-*
 » *dinaire*, emprunté à la loi française ;
 » comme le dit l'un des commentateurs
 » de cette dernière loi, il ne faut pas con-
 » clure de l'article qu'aucune exploitation
 » ou entreprise industrielle ne pourra se
 » servir des chemins vicinaux sans payer
 » une subvention extraordinaire en outre
 » de celle à laquelle elle aura été imposée
 » comme habitant de la commune ; les
 » chemins sont faits pour y passer, et ce
 » n'est pas parce qu'on se servira un peu
 » plus habituellement de l'un ou de l'autre
 » de ces chemins, que l'on devra être assu-
 » jetti à payer une subvention spéciale.

» Il faudra donc que les dégradations
 » soient extraordinaires, c'est-à-dire qu'elles
 » dépassent, dans une notable proportion,
 » celles qui sont l'effet de l'usage commun
 » et habituel du chemin.

» La subvention sera fixée d'après le
 » montant de cette dégradation, et sans
 » qu'on puisse tenir compte du dommage
 » résultant d'un emploi ordinaire de la
 » route. »

» Dans son second rapport, déposé le 9 fé-
 » vrier 1866, la section centrale déclare, en
 » outre, que, dans sa pensée, « le gouver-
 » nement ne doit pas permettre aux com-
 » munes d'imposer une subvention à raison
 » d'un dommage dont la réparation n'en-
 » traînerait pas, pour la commune, un
 » sacrifice assez considérable. »

» D'une autre part enfin, comme il sera
 » dit plus loin, avant d'imposer un exploi-
 » tant à raison des dommages plus ou moins
 » considérables et onéreux que ses trans-
 » ports ont occasionnés à un chemin, l'au-
 » torité doit s'assurer que le montant des
 » différentes taxes acquittées par cet indus-
 » triel pour subvenir aux frais d'entretien
 » de la voirie vicinale, ou, spécialement,
 » aux frais d'entretien du chemin dont il
 » s'agit, ne compense pas suffisamment les
 » dépenses qu'exige sa réparation.

» Ainsi, pour que les dégradations puis-
 » sent donner ouverture à l'imposition, il
 » faut, à la fois, qu'elles proviennent d'un
 » usage excessif de la voie publique, qu'elles
 » soient une cause de dépenses assez consi-
 » dérables, et que l'auteur de ces dégrada-
 » tions n'ait point versé déjà dans la caisse
 » communale, directement ou indirecte-

» ment, une somme suffisante pour justifier
 » les dégradations commises.

» La subvention prévue par la loi du
 » 19 mars 1866 peut atteindre indistincte-
 » ment les dommages passés et ceux à
 » venir, en tant que ces derniers soient
 » susceptibles d'être prévus avec certitude,
 » et que leur importance puisse être appré-
 » ciée assez exactement. Ce point résulte
 » explicitement du deuxième rapport de la
 » section centrale, ainsi que d'une déclara-
 » tion faite par son honorable rapporteur,
 » dans la séance de la Chambre des repré-
 » sentants du 24 janvier dernier.

» Le § 1^{er} de la loi dispose, toutefois,
 » d'une manière positive, que l'imposition
 » aura un caractère *annuel* ; l'on ne pourra
 » donc, dans aucun cas, établir de taxe à
 » l'occasion d'une dégradation remontant
 » à plus d'une année, et l'on devra consi-
 » dérer comme prescrite, toute demande de
 » subvention pour une détérioration extraor-
 » dinaire qui n'aurait pas été occasionnée
 » dans le cours de l'année antérieure à
 » l'établissement de la taxe.

» En général, il est à désirer que le dom-
 » mage existe encore au moment où l'on
 » réclamera une subvention à raison de
 » faits antérieurs. On ne peut, toutefois, en
 » faire une règle absolue, car l'expérience a
 » démontré que les routes devaient être en-
 » tretenues d'une manière en quelque sorte
 » permanente, et si le dommage à raison
 » duquel la taxe est rétablie devait sub-
 » sister complètement au jour de l'établis-
 » sement de cette taxe, la commune serait
 » amenée à laisser pendant assez longtemps
 » en souffrance l'entretien de ses chemins.

» La question de savoir si les auteurs des
 » détériorations qui existaient encore au
 » moment où la loi nouvelle a paru peu-
 » vent être atteints après la publication de
 » celle-ci, doit être résolue affirmativement.
 » Il ne s'agit pas ici, en effet, d'une répa-
 » ration, comme dans le cas prévu par
 » l'art. 1382 du Code civil, mais d'un im-
 » pôt ; il ne peut donc être question d'effet
 » rétroactif, mais simplement d'une ques-
 » tion d'équité, et, à ce point de vue, l'im-
 » position basée sur le dommage encore
 » existant lors de la publication de la loi se
 » justifierait parfaitement.

» Le produit de la taxe sera employé à la
 » réparation du chemin qui y aura donné
 » lieu. C'est là une règle dont l'adminis-
 » tration ne doit se départir que dans des
 » cas exceptionnels, c'est-à-dire lorsque,
 » par des considérations d'urgence, on a
 » fait réparer les dégradations sans atten-

» dre la perception de l'imposition spéciale.

» Il importe de remarquer, M. le Gouverneur, que la loi du 19 mars 1866, en abrogeant l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, n'a point enlevé aux communes le droit d'établir, moyennant l'approbation de l'autorité supérieure, des péages destinés à atteindre certains industriels dont les transports détériorent les chemins vicinaux; ce droit est inscrit à l'art. 76, n° 2, de la loi du 30 mars 1836. Rien ne s'opposerait donc, dans certains cas, à ce que les auteurs de dégradations fussent atteints à la fois par un péage et par une imposition spéciale.

» Toutefois, aux termes du § 2 de la loi nouvelle, si des péages existent sur le chemin détérioré, l'imposition ne pourra être établie que si le produit de ces péages ne suffit pas à l'entretien de celui-ci.

» Cette réserve en faveur des industriels est juste, car s'il y a équilibre entre les frais d'entretien et le montant de la taxe, il y a présomption que le chemin n'est pas détérioré d'une manière extraordinaire, et dès lors il n'y a pas lieu de recourir à des mesures exceptionnelles.

» Si, au contraire, les péages dont il s'agit ne suffisent pas pour l'entretien du chemin dégradé, il y aura lieu à imposition; mais, aux termes du § 3 de la loi, il sera tenu compte à ceux qui en seront frappés, des taxes auxquelles auront été soumis les transports à raison desquels ils sont spécialement imposés. Cette disposition n'est qu'une application particulière du principe général qui a été posé dans la discussion de l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, à savoir : qu'avant de soumettre un exploitant à la subvention, il faut lui tenir compte de tous les sacrifices qui lui sont déjà imposés pour l'entretien de la voirie vicinale, tels que prestations, centimes additionnels, taxes de péages et autres, et constater que le dommage qu'il a causé dépasse, dans de notables proportions, la part pour laquelle il intervient dans les frais de réparation.

» Il appartient aux administrations communales de prescrire les mesures d'exécution propres à faire contrôler le plus exactement possible le montant des sommes annuellement acquittées aux bureaux de perception de péages, par les transports à raison desquels il s'agit d'établir une imposition spéciale à charge de tels ou tels établissements industriels.

» Le § 4 énumère les formalités qui doivent être observées avant que les im-

» positions soient réglées définitivement par l'autorité compétente. Ces formalités sont une garantie pour les exploitants; elles tendent à prévenir, autant que possible, les actes arbitraires.

» Les observations suivantes indiquent le sens qu'il faut attribuer aux différentes dispositions du paragraphe dont il s'agit :

» A. En chargeant le conseil communal de fixer d'abord, à titre provisoire, le montant de l'imposition, le législateur a entendu dire que le conseil, après une première délibération, fixera un rôle, et que ce rôle ne sera que provisoire, attendu qu'il ne deviendra définitif qu'après l'accomplissement des autres formalités légales et après avoir été rendu exécutoire par la députation permanente.

» B. L'imposition devra être fixée pour chaque exploitant isolément, et non en bloc sauf répartition entre les divers industriels qui ont contribué à la dégradation.

» C. La notification des délibérations par voie administrative est une information donnée à la requête du collège des bourgeois et échevins, si l'exploitant habite la commune, et à l'intervention du Gouverneur, dans le cas contraire.

» D. La simple expertise contradictoire est une expertise administrative, extrajudiciaire, affranchie de toutes les règles du Code de procédure. Comme il s'agit ici, non de la réparation d'un dommage, mais d'une imposition réglée par l'autorité administrative, l'expertise judiciaire eût été sans objet.

» Aux termes du § 5 de la loi, l'imposition est définitivement réglée par le conseil communal, lorsque l'exploitation est située dans la commune même sur le territoire de laquelle le chemin se trouve; par la députation permanente, quand l'exploitation existe dans une autre commune de la même province; par le Roi, quand elle est située dans une autre province que celle où les détériorations ont été commises.

» Ces distinctions étaient nécessaires : s'il est juste de maintenir aux communes leur droit d'administration plein et entier, quand il s'agit de questions d'intérêt local susceptibles d'être résolues par l'autorité locale, il était indispensable de prévoir le cas où l'action de cette autorité serait rendue impossible, à raison de son incompétence à atteindre, par voie d'imposition, des particuliers qui ne résident point dans son ressort. Lorsque cette cir-

» constance se présente, l'intervention de
 » l'administration supérieure est néces-
 » saire, dans l'intérêt même de la com-
 » mune, et c'est à ce titre que le législateur
 » l'a requise ici, puisque cette adminis-
 » tration ne peut déterminer l'imposition
 » qu'à la demande du conseil communal de
 » la localité sur le territoire de laquelle
 » les dégradations ont eu lieu.

» Mais s'il s'agit d'un chemin de grande
 » communication, ou si l'on se trouve dans
 » le cas prévu par l'art. 25 de la loi du 10
 » avril 1841, la question n'est plus la même,
 » car, aux termes des art. 24 et 25 de la loi
 » précitée de 1841, c'est alors la députation
 » permanente ou le Gouvernement qui con-
 » centrent entre leurs mains tous les pou-
 » voirs, qui désignent les communes appe-
 » lées à contribuer aux dépenses d'entretien,
 » ainsi que la proportion dans laquelle cha-
 » cune d'elles interviendra dans ces frais.

— Conformément à ces principes, le § 6
 » de la loi nouvelle décide que, dans les
 » circonstances indiquées, la députation
 » permanente ou le Roi, selon les cas, fixe-
 » ront l'imposition directement, c'est-à-dire
 » sans qu'une demande du conseil commu-
 » nal intéressé soit nécessaire. Ce para-
 » graphe ajoute, toutefois, que les conseils
 » communaux et les exploitants seront
 » préalablement entendus; cette mesure,
 » destinée à éclairer l'autorité supérieure,
 » supplée aux formalités préparatoires pré-
 » vues par le § 4 de la loi, lesquelles sont
 » ici sans application.

» En principe, la députation permanente
 » ne peut pas plus obliger une commune à
 » créer une imposition spéciale du chef de
 » dégradation aux chemins de petite vici-
 » nalité, que le Gouvernement ne peut con-
 » traindre la députation permanente à le
 » faire lorsqu'il s'agit de chemins de grande
 » communication.

» Toutefois, lorsque l'autorité compétente
 » a voté une imposition de l'espèce, un re-
 » cours contre sa décision est ouvert, par
 » le § 7 de la loi, aux exploitants et aux
 » conseils communaux intéressés, mais à
 » l'exclusion de tous autres.

» De l'ensemble des discussions parle-
 » mentaires auxquelles ce paragraphe a
 » donné lieu, il résulte ce qui suit :

» 1° Que l'exploitant qui se croit surtaxé
 » par la décision communale peut seul
 » exercer un recours auprès de la députa-
 » tion permanente;

» 2° Que les habitants de la localité qui
 » considèrent comme insuffisante la taxe
 » imposée à cet exploitant, par la décision

» communale, peuvent uniquement adres-
 » ser leurs observations à la députation par
 » voie de pétition;

» 3° Que ce collège est tenu de statuer
 » sur le recours de l'exploitant, soit en sup-
 » primant la taxe, soit en la maintenant
 » telle qu'elle a été fixée en premier ressort,
 » soit en la réduisant, mais qu'il ne peut
 » en majorer le montant;

» 4° Que la députation permanente n'a
 » point à statuer sur les pétitions dont il
 » est parlé plus haut, mais qu'elle peut, si
 » les observations que ces pétitions renfer-
 » ment lui paraissent fondées, ou bien en-
 » gager officieusement le conseil communal
 » à majorer l'imposition, ou bien refuser
 » son exécutoire au rôle de cette imposition,
 » en argumentant de l'insuffisance du mon-
 » tant;

» 5° Que le recours auprès du Roi contre
 » une décision provinciale rendue en pre-
 » mier ou en deuxième ressort, appartient
 » exclusivement à l'exploitant qui se croit
 » surtaxé ou à l'administration communale
 » dont la décision aurait été réformée par
 » la députation permanente, sans que ja-
 » mais les habitants puissent être autorisés
 » à appeler au lieu et place de l'autorité
 » locale, leur unique droit étant celui de
 » pétitionner;

» 6° Que le Gouvernement saisi d'un re-
 » cours régulier doit statuer, tandis que,
 » s'il est simplement saisi d'une pétition,
 » il doit s'abstenir de le faire, sauf à adres-
 » ser, s'il le juge utile, soit au conseil com-
 » munal, soit à la députation, selon les cas,
 » les observations dont il est question ci-
 » dessus, n° 4;

» 7° Que le Gouvernement, en statuant
 » sur l'appel dirigé contre une décision
 » rendue par la députation, doit, ou main-
 » tenir cette décision ou la réformer, soit en
 » supprimant la taxe ou en la réduisant (si
 » le recours émane de l'exploitant), soit, au
 » contraire, en la majorant (si le recours
 » émane de l'administration communale),
 » mais sans pouvoir, dans cette dernière
 » hypothèse, porter le montant de la sub-
 » vention à un chiffre plus élevé que celui
 » qui aurait été primitivement fixé, en pre-
 » mier ressort, par décision communale.

» Le § 7 précité de la loi du 19 mars 1866
 » admet, dans tous les cas, un recours auprès
 » du Gouvernement, contre les décisions des
 » députations permanentes. Il y a, sans
 » doute, quelque chose d'anormal à voir le
 » Roi statuer après que les députations
 » provinciales ont déjà eu, en appel, l'oc-
 » casion de se prononcer sur le *quantum* de

» l'imposition et sur le point de savoir s'il
 » y a lieu d'appliquer la loi ; mais il ne faut
 » pas perdre de vue qu'il s'agit ici d'un im-
 » pôt d'une nature toute particulière, dont
 » la perception doit être entourée de garan-
 » ties exceptionnelles, et que ces garanties
 » ne peuvent prêter à aucun inconvénient
 » sérieux. Elles seront, au contraire, très-
 » avantageuses, d'une part, en prévenant
 » l'arbitraire; d'une autre part, en mainte-
 » nant, dans les diverses provinces, l'unité
 » de la jurisprudence sur les questions que
 » l'application de la loi fera naître.

» Le § 8 a pour objet d'accélérer la procé-
 » dure, en fixant le délai dans lequel le
 » recours devra être exercé à peine de dé-
 » chéance, et en disposant que l'appel au
 » Roi ne sera pas suspensif.

» Ce paragraphe et le suivant ne sem-
 » blent point de nature à soulever des diffi-
 » cultés d'interprétation.

» Quant au paragraphe final de la loi, il
 » a pour but de lever les doutes qui pour-
 » raient exister sur le point de savoir si le
 » gouvernement peut établir une imposi-
 » tion spéciale à charge de l'exploitant qui
 » dégrade les chemins entretenus par les
 » administrations de polders ou de waterin-
 » gues, alors que le siège de l'entreprise ne
 » se trouve point placé dans le ressort de
 » ces administrations.

» On ne peut se dissimuler, M. le Gou-
 » verneur, que de nombreuses difficultés
 » peuvent s'élever dans l'exécution de la
 » loi du 19 mars 1866, spécialement en ce
 » qui concerne la fixation équitable du
 » montant de chaque imposition, mais j'ai
 » la confiance que les conseils communaux

» et la députation permanente, en usant
 » avec précaution des pouvoirs que cette
 » loi leur attribue, sans trop de rigueur
 » comme sans faiblesse, préviendront la
 » plupart de ces difficultés.

» Il est, au surplus, à remarquer que,
 » dans bien des circonstances, la seule
 » crainte de l'imposition engagera les in-
 » dustriels à se montrer traitables. Aussi
 » convient-il, en règle générale, de n'avoir
 » recours aux moyens de rigueur qu'après
 » avoir épuisé les moyens de conciliation.
 » Il serait superflu, en effet, d'imposer pour
 » une somme déterminée celui qui, en cette
 » matière, consent à verser pareille somme
 » dans la caisse communale.

» Je vous prie de communiquer la pré-
 » sente circulaire aux administrations com-
 » munes de votre ressort, par la voie du
 » *Mémorial administratif*.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» VANDENPEREBOOM. »

112. Une instruction ministérielle du
 19 juin 1866 détermine un modèle à suivre
 pour la rédaction des devis estimatifs dont
 la production est requise par circulaire du
 2 octobre 1865.

113. Une instruction du 31 août 1866
 exige que tout plan de voirie vicinale qui
 doit être soumis à l'examen du Gouverne-
 ment, « soit muni d'une légende claire et
 » nette, qui permette d'apprécier avec cer-
 » titude les travaux ou opérations à effec-
 » tuer. »

3^e SECTION.

Décisions ministérielles.

1. C'est à la députation des États qu'il
 appartient, aux termes d'un avis du conseil
 d'Etat du 8 novembre 1813 et des règle-
 ments particuliers émanés des États pro-
 vinciaux, de prononcer sur tout ce qui con-
 cerne l'établissement, la direction et la sup-
 pression des chemins communaux (31 dé-
 cembre 1833).

2. Les conseils communaux ne doivent
 pas prendre de délibérations spéciales pour
 attirer en justice les habitants qui usur-
 pent les chemins vicinaux. L'officier de po-
 lice doit constater la contravention et défé-
 rer le délinquant au procureur du Roi (*Id.*).

3. En matière de voirie vicinale, le Gou-
 vernement ne peut dispenser un habitant

des effets d'une condamnation prononcée par les tribunaux, lorsqu'elle impose l'obligation de rétablir les ouvrages détruits (11 février 1835).

4. Les demandes ayant pour objet la prorogation de concessions de péages sur les chemins vicinaux, doivent être soumises à l'enquête prévue par l'arrêté royal du 26 juillet 1832 (22 avril 1836).

5. Le droit d'autoriser l'ouverture d'une fenêtre sur la voie publique appartient, en premier ressort, au collège des bourgmestre et échevins (20 mai 1836).

6. Le produit d'un péage perçu par une commune peut être appliqué à la construction de routes utiles aux communes limitrophes (27 août 1836).

7. Il peut l'être à l'entretien des autres communications pavées de la commune (21 novembre 1836.)

8. L'art. 90 n^{os} 7 et 8 de la loi communale du 30 mars 1836 n'ouvre point de recours auprès de la députation permanente contre une décision communale qui enjoint à un particulier d'enlever certaines bornes placées par lui, sans autorisation, sur la voie publique, à l'entrée de sa demeure. Si ce fait est interdit par le règlement de police locale, il y a lieu à poursuites judiciaires (27 juin 1837).

9. Le Gouvernement ne peut accorder aux communes le droit de prélever une taxe de péage sur leurs chaussées, que lorsqu'il résulte de l'examen des budgets de ces communes, qu'elles ne possèdent pas les ressources nécessaires pour entretenir lesdites chaussées sans ce secours extraordinaire (25 octobre 1837).

10. Lorsqu'un pont se trouve situé aux limites de deux communes, et que l'une d'elles se refuse à porter à son budget les frais d'entretien et de réparation nécessaires, la députation permanente peut y porter d'office cette dépense, conformément aux art. 131 et 133 de la loi communale (26 octobre 1837).

11. La condamnation à la démolition d'un bâtiment élevé en contravention aux lois et règlements sur la voirie, ne tombe point sous l'application du droit de grâce; elle n'est que la conséquence du fait illicite; une pareille condamnation ne contient pas l'application d'une peine proprement dite, mais la consécration du principe que le fait défendu par les lois ou règlements ne peut engendrer aucun droit pour son auteur (6 décembre 1837).

12. Le Gouvernement ne doit pas autoriser la perception d'un péage dans une commune, lorsque les chemins pavés sont peu

considérables, et que le pavement a été exécuté dans un intérêt purement civil (13 février 1838).

13. Aux termes des règlements en vigueur dans le Luxembourg, le pavement des rampes et des traverses aboutissant aux grandes routes est une charge communale (10 septembre 1838).

14. Aucune disposition législative ou réglementaire n'autorise les conseils communaux à interdire le passage habituel aux chevaux et voitures par les chemins vicinaux de troisième classe; il y a lieu d'annuler toute délibération contenant une pareille interdiction (31 octobre 1838).

15. Dans le Luxembourg, les impositions communales directes ne doivent pas être considérées comme entrant dans les bases de la répartition des prestations pour les chemins vicinaux. L'art. 5 du règlement provincial, en employant les mots : *contributions directes*, n'a eu en vue que les impôts au profit de l'Etat (2 novembre 1838).

16. La loi du 24 mars 1838, qui autorise le Gouvernement à appliquer, aux routes vicinales pavées ou empierrées, les lois et règlements sur la police du roulage, ne peut concerner les rues des villes (24 juin 1839).

17. Un chemin ou sentier public peut être supprimé par la députation permanente sur le consentement du conseil communal. C'est ce qui résulte de l'arrêté du Directoire exécutif du 23 messidor an V, combiné avec un avis du conseil d'Etat du 8 novembre 1813 (24 juin 1839).

18. Les députations permanentes sont exclusivement compétentes pour régler, d'après la situation financière des communes, le mode de réparation de leurs chemins (11 octobre 1839).

19. Le Gouvernement ne peut rendre applicables, aux chaussées vicinales pavées ou empierrées, les lois et règlements relatifs à la police du roulage, etc., moyennant certaines modifications. La loi du 24 mars 1838 doit être appliquée purement et simplement, soit en totalité, soit partiellement, et pour chacun des objets qui y sont mentionnés (5 décembre 1839).

20. Il y a recours auprès de la députation permanente contre les décisions de l'autorité locale ordonnant la démolition, pour cause de vétusté, d'un bâtiment qui menaçait ruine (5 juin 1840).

21. On doit considérer comme *propriétés de l'Etat productives de revenus*, dans le sens de l'art. 21 de la loi du 10 avril 1841, les forêts, ainsi que les biens affermés. Quant aux domaines affectés à des services publics,

aux casernes, etc., ils ne produisent aucun revenu ; l'article précité leur est donc inapplicable (5 juin 1841).

22. L'art. 13 de la loi du 10 avril 1841 pose en principe que les dépenses relatives aux chemins vicinaux sont à la charge des communes, et n'établit que par exception que les conseils provinciaux pourront statuer que ces dépenses seront, en tout ou en partie, à la charge des propriétaires riverains, là où l'usage en est établi.

En conséquence, tant que les conseils provinciaux n'ont point statué sur ce dernier point, tout chemin vicinal doit être réputé à la charge de la commune (26 juillet 1841).

23. Les art. 30 et 38 de la loi du 10 avril 1841 disposent pour l'avenir et ne concernent que les commissaires voyers qui seront institués par les règlements provinciaux faits pour l'exécution de l'art. 39 de la loi. Jusque-là les règlements existants continuent d'être en vigueur en tant qu'ils ne sont pas contraires à la loi, et les commissaires voyers nommés en vertu de ces derniers règlements sont admis à continuer provisoirement les fonctions que ceux-ci leur attribuent (13 août 1841).

24. Les commissaires voyers ne seront tenus à prêter le serment prescrit par l'article 30 de la loi du 10 avril 1841, que lorsque les règlements provinciaux étant dûment révisés, ces employés auront été soumis à une nouvelle nomination et se trouveront investis du pouvoir qui leur est accordé par la loi (*Id.*).

25. Pour qu'un chemin vicinal puisse être déclaré de grande communication, il ne faut pas qu'il intéresse un grand nombre de communes; il suffit qu'il en intéresse plusieurs (25 août 1841).

26. L'enlèvement des terres, gazons, pierres et autres matériaux appartenant aux chemins, est prévu par l'art. 44 du Code rural du 28 septembre 1791 (*Id.*).

27. Il est devenu superflu, en présence de l'art. 33 de la loi du 10 avril 1841, d'introduire dans les règlements provinciaux sur la voirie vicinale une disposition qui oblige le bourgmestre à intervenir en justice, au nom de la commune, pour obtenir la réparation civile prévue par ledit article, et à en réclamer l'application (11 novembre 1841).

28. Les chevaux de poste et de diligence, quoique étant déjà assujettis à la contribution personnelle, sur laquelle il est établi des centimes additionnels pour les chemins vicinaux, doivent être soumis à la prestation prévue par l'art. 14 n° 3 de la loi du 10 avril

1841. Il en est de même des chevaux de luxe (20 novembre 1841).

29. On ne peut attribuer par voie réglementaire aux piqueurs cantonaux le droit de constater les contraventions. Ce droit n'est reconnu par la loi du 10 avril 1841, qu'aux seuls agents mentionnés à l'art. 31 de celle-ci. L'art. 38, qui porte que les attributions des surveillants des travaux seront déterminées par les règlements provinciaux, ne peut ajouter aux dispositions de l'art. 31. Il a même été entendu, dans l'examen de la loi, que le droit de constater les contraventions, en matière de voirie vicinale, ne pouvait être accordé sans inconvénient à tous les officiers de police judiciaire.

30. Les règlements provinciaux ne peuvent stipuler que les procès-verbaux seront ou non exempts de la formalité du timbre et de l'enregistrement; cet objet est réglé par les lois spéciales sur la matière (22 novembre 1841).

31. Les règlements provinciaux sur la police de la voirie vicinale ne peuvent disposer que les réclamations contre les rôles de répartition prévus par l'art. 19 de la loi du 10 avril 1811 pourront être formées sur papier libre; le contraire résulte de l'art. 12 de la loi du 13 brumaire an VII (24 novembre 1841).

32. On ne peut attribuer par voie réglementaire le droit de constater les contraventions de voirie vicinale, à d'autres agents que ceux énumérés à l'art. 31 de la loi du 10 avril 1841, notamment aux agents de police en général, à la gendarmerie ou aux surveillants cantonaux (*Id.*).

33. Aux termes de l'art. 38 § 2 de la loi du 10 avril 1841, dans les provinces où il existe des commissaires voyers, le règlement provincial doit déterminer le mode de leur nomination, de leur suspension et de leur révocation.

Il conviendrait d'adopter un programme des matières d'examen pour les candidats aux fonctions de commissaire voyer.

Il y aurait, d'une autre part, utilité à ne pas trop multiplier ces agents, et d'attacher à leur emploi un traitement suffisant pour le faire rechercher par des hommes réellement capables (13 décembre 1841).

34. L'administration communale qui croit avantageux de remplacer le rôle des prestations pour l'entretien des chemins vicinaux, par une cotisation en argent, ne doit pas, dans ce but, recourir au mode de perception de centimes additionnels extraordinaires au principal des contributions, mais demander la conversion en argent des prestations en

nature, conformément à l'art. 18 de la loi du 10 avril 1841 (14 décembre 1841).

35. L'art. 21 de la loi du 10 avril 1841, relatif aux propriétés de l'Etat productives de revenus, est inapplicable aux chemins de fer et aux routes de l'Etat, ainsi qu'aux routes provinciales, car les droits et péages perçus sur ces voies de communication doivent être considérés, non comme des revenus véritables, mais seulement comme des indemnités payées par ceux qui en font usage.

D'ailleurs, ce revenu n'étant pas produit dans les localités mêmes où passent des parties de routes, n'est pas susceptible d'être évalué dans chaque commune, comme le sont les rentes de terrains cultivés ou de bâtiments (15 décembre 1841).

36. Les règlements provinciaux sur la police de la voirie vicinale ne peuvent décider d'une manière impérative que les centimes additionnels, dans le cas prévu par l'art. 14 § 6 de la loi du 10 avril 1841, contribueront toujours pour *la moitié* au moins dans la dépense mentionnée aux rôles d'entretien des chemins vicinaux. Le minimum de *un tiers*, fixé par la loi, est facultatif pour les communes, et ne peut être élevé par voie réglementaire (17 janvier 1842).

37. En ordonnant aux commissaires voyers de faire abattre les arbres et haies placés à certaine distance des chemins, moindre que celle fixée par le règlement provincial, celui-ci doit faire une réserve en faveur des droits acquis. Il en est de même en ce qui concerne la hauteur à laquelle les haies des particuliers doivent être maintenues. Dans l'un et l'autre cas, le droit acquis ne peut être enlevé que par voie d'expropriation.

Les règlements provinciaux doivent fixer la délimitation des ressorts assignés aux commissaires voyers (*Id.*).

38. Les receveurs de l'Etat doivent communiquer aux autorités locales, ou à leurs délégués, les tableaux généraux des contributions directes dont l'examen peut être nécessaire aux communes pour régler la taxe d'entretien des chemins vicinaux conformément à l'art. 14 de la loi du 10 avril 1841, mais ils ne peuvent se dessaisir des tableaux dont il s'agit (17 février 1842).

39. Doivent être considérées comme propriétés de l'Etat productives de revenus, aux termes de l'art. 21 de la loi du 10 avril 1841, les parcelles de prairies que l'Etat possède parfois le long des voies ferrées et dont il vend les produits (18 mai 1842).

40. Les commissaires voyers ne peuvent

correspondre en franchise de port avec les particuliers, pour affaires de service.

Ce privilège a toujours été exclusivement réservé au Roi comme chef de l'Etat, sauf le contre-seing attribué depuis 1830 aux relations que la Cour des comptes est obligée d'entretenir avec les entrepreneurs de travaux publics, en leur qualité d'agents comptables envers le trésor (20 août 1842).

41. Les conseils communaux peuvent voter un certain nombre de centimes fixes pour l'entretien de la voirie vicinale, pendant plusieurs années consécutives, mais le rôle de chaque année, centimes compris, n'en doit pas moins être soumis à la sanction royale, si son montant total excède la limite fixée par l'art. 14 § 8 de la loi du 10 avril 1841 (11 octobre 1842).

42. Si la perception des centimes spéciaux prévus par l'art. 14 4° de la loi du 18 avril 1841 est confiée aux receveurs de l'Etat, ces centimes ne pourront néanmoins être exigibles qu'après que le rôle d'entretien de la voirie vicinale, dont ils font partie, aura subi les différentes épreuves dont il est question à l'art. 19 de la susdite loi (*Id.*).

43. Le salaire des indicateurs qui ont pu être chargés, par une administration communale, d'accompagner sur les lieux les arpenteurs chargés de la levée des plans de reconnaissance des chemins vicinaux, est une charge exclusivement communale, et ne peut être mise pour moitié aux frais de l'Etat par application de l'art. 3 de la loi du 10 avril 1841, lequel n'a en vue que les dépenses relatives à la confection des plans; quant à la reconnaissance des chemins, elle doit être faite sans frais par les administrations locales (15 octobre 1842).

44. Les chevaux employés au service des postes et messageries sont, comme tous autres, soumis aux prestations prévues par l'art. 14 3° de la loi du 10 avril 1841 (14 janvier 1843).

45. Les frais d'entretien des chemins vicinaux dans les villes, ou, au moins, dans les villes à octroi, devraient être payés, en principe, au moyen des recettes générales de la commune, et non être répartis conformément à l'art. 14 n° 1 à 4 de la loi du 10 avril 1841 (*Id.*).

46. La conversion en argent des prestations en nature, dans le cas prévu par l'art. 18 § 2 de la loi de 1841, ne peut être ordonnée d'office par la députation permanente, qu'en cas de négligence ou de mauvaise volonté de la part des communes. Cette conversion d'office ne saurait donc se justifier par la considération générale que

la voie d'entreprise sur adjudication publique des travaux de voirie présente plus de garanties, au point de vue de la bonne exécution, que le mode des prestations (13 février 1843).

47. Les écuries servant aux chevaux de halage, autres que ceux de l'établissement principal, doivent être considérées comme constituant un *établissement* dans le sens de l'art. 14 3^o de la loi du 10 avril 1841; la prestation requise par cette disposition législative est donc due dans chacun des lieux de station.

En thèse générale, et dans l'esprit de la loi déterminé par la discussion, non-seulement l'établissement principal est passible des charges de la voirie vicinale, mais chacun des établissements particuliers doit l'être également. Dans l'espèce, il serait peu juste d'imposer, au profit exclusif de la commune où est le siège de l'établissement principal, tous les chevaux servant à l'exploitation sur le cours entier du canal. Il est de l'essence d'une pareille entreprise de se fractionner; on peut, en quelque sorte, considérer comme une série de petites entreprises particulières, toutes les écuries servant, le long du canal, au stationnement des chevaux de halage. Ces lieux de stationnement seront ainsi imposés au profit des communes où ils sont établis, et ce, dans la proportion du nombre des chevaux qui s'arrêtent d'ordinaire dans chacun des lieux de station, en évitant, toutefois, que la somme globale des chevaux déclarés passibles de la prestation excède le total des existences réelles (19 mai 1843).

48. En chargeant les receveurs des contributions, du recouvrement des centimes additionnels ainsi que des prestations converties en argent, prévus par les art. 14 4^o et 18 de la loi du 10 avril 1841, il serait à craindre que l'on amenât, dans la comptabilité de ces receveurs, des complications peu compatibles avec l'extrême régularité de ce service. Il serait préférable de charger les receveurs communaux du recouvrement de tout le rôle, en considérant les centimes additionnels comme une imposition communale répartie au marc le franc sur les contributions directes (8 juillet 1843).

49. Les règlements provinciaux sur la police de la voirie vicinale ne peuvent conférer aux piqueurs cantonaux le droit de dresser des procès-verbaux, ni les astreindre à prêter serment devant le juge de paix, car ce droit et cette obligation ne sont pas prévus par la loi (5 août 1843).

50. La dépossession d'un droit utile et

appréciable donne lieu à indemnité, aussi bien que la dépossession d'un immeuble. La loi du 10 avril 1841 ayant respecté les droits acquis, notamment en ce qui concerne les plantations, ainsi que cela résulte de la discussion parlementaire, il ne saurait y être porté atteinte par les règlements provinciaux. En conséquence, ceux-ci ne peuvent stipuler qu'il pourra être interdit de planter le long des chemins vicinaux, même à ceux qui ont le droit acquis de planter sur le sol de ces chemins (12 août 1843).

51. Les erreurs constatées aux plans de certains chemins vicinaux, avant leur publication, doivent être rectifiées préalablement à l'accomplissement de cette formalité, car une fois approuvés, ces plans ne peuvent être modifiés qu'ensuite d'une nouvelle enquête (22 août 1843).

52. Les règlements provinciaux sur la voirie vicinale ne deviennent pas obligatoires de plein droit à l'expiration du terme fixé par l'art. 88 de la loi provinciale; cette matière est réglée par la loi spéciale du 10 avril 1841, dont l'art. 39 exige que lesdits règlements, avant d'être exécutoires, aient été approuvés par le Roi (14 octobre 1843).

53. Un règlement provincial ne peut conférer aux piqueurs cantonaux le droit de dresser des procès-verbaux, ni les astreindre à une prestation de serment.

Les piqueurs cantonaux ne sont que de simples surveillants, aux termes de l'art. 38 de la loi du 10 avril 1841; les conseils provinciaux ne peuvent les convertir en fonctionnaires publics, en leur conférant un droit qui est tacitement dénié par l'art. 31 de la loi précitée, conçu dans un sens restrictif, et en les obligeant ainsi à une prestation de serment contraire au principe inscrit dans l'art. 127 de la Constitution (8 novembre 1843).

54. Pour être tenu des prestations prévues par l'art. 14 n^{os} 1 et 2 de la loi du 10 avril 1841, il ne faut pas être soumis au paiement d'une somme de trois francs *en principal* des contributions directes, il faut tenir compte aussi des centimes additionnels payés au profit de la province et de la commune (15 novembre 1843).

55. On ne peut, sans contrevenir à la loi du 10 avril 1841, charger les receveurs des contributions de comprendre, dans leurs billets ordinaires d'avertissement, les cotes des centimes spéciaux dus pour l'entretien de la voirie vicinale, aux termes de l'art. 14 n^o 4 de ladite loi (20 novembre 1843).

56. Les bateliers français qui ont pris patente dans une commune belge, doivent

être compris aux rôles des contributions pour les chemins vicinaux, à raison de cette patente. Ils sont encore assujettis à la prestation, lorsqu'ils possèdent dans la commune un établissement quelconque, alors même qu'ils ne l'habiteraient pas personnellement. Ces principes sont appliqués en France aux bateliers belges (5 décembre 1843).

57. La suppression des chemins, prévue par l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841, doit s'entendre d'une suppression matérielle, réelle, et non d'une suppression fictive ayant pour but, par exemple, d'assujettir l'usage d'un chemin vicinal à certaines conditions.

En conséquence, ne doit point être soumise à la sanction royale, la délibération d'un conseil communal qui interdit le passage sur tel ou tel chemin, aux voitures à jantes étroites (11 mars 1844).

58. En thèse générale, la suppression d'un chemin ou d'un sentier, à moins qu'elle ne soit motivée par des considérations d'utilité publique, ne doit être autorisée que lorsque le chemin ou le sentier est notoirement reconnu inutile, et que sa suppression ne peut froisser des intérêts particuliers; lorsqu'une demande de suppression, étrangère à l'intérêt communal, doit être favorable à un propriétaire et préjudicier à un autre, il convient, en équité, d'avoir égard aux droits acquis (24 décembre 1844).

59. L'agent forestier qui est obligé de tenir un cheval de service est sujet à l'imposition prévue par l'art. 14 de la loi du 10 avril 1841, lequel n'établit, en ce qui concerne la catégorie de chevaux dont il s'agit, aucune exception (31 mars 1845).

60. La mention, sur les plans des chemins vicinaux, d'une voie de communication, avec cette mention expresse que c'est un chemin de servitude, ne peut créer un titre au profit de la commune en vue de lui faire acquérir, le cas échéant, la propriété de ce chemin par la prescription de 10 et 20 ans (16 avril 1845).

61. Le concours des commissaires voyers, dans la vérification des atlas de la voirie vicinale dressés en exécution des premiers articles de la loi du 10 avril 1841, peut être exigé comme faisant partie des attributions que la loi du 10 avril 1841 leur confie et leur impose (16 avril 1845).

62. Les délibérations des conseils communaux ayant pour objet de fixer, au point de vue de la rédaction des plans de reconnaissance de la voirie vicinale, la largeur qu'un chemin doit légalement avoir, ne sont

point soumises à l'approbation royale, laquelle n'est requise par l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841, que pour les cas de modification à l'état légal des lieux.

La députation permanente, au moment de l'approbation qu'elle est appelée à donner à ces plans de reconnaissance, ne doit tenir aucun compte des délibérations communales ayant pour objet une semblable modification, si elles ne sont point encore revêtues de la sanction du Roi, et ne doit point attendre, pour statuer, que cette sanction ait été donnée (24 avril 1845.)

63. Il résulte du texte de l'art. 14 § 1^{er} de la loi du 10 avril 1841, ainsi que des discussions parlementaires, que les dépenses prévues par ledit art. 14 sont uniquement celles qui se reproduisent chaque année, c'est-à-dire les dépenses de bon entretien, et non celles qui ont pour objet l'amélioration ordinaire, telle que pavage et empierrement.

Pour faire face à ces derniers travaux, les communes ne doivent donc pas se renfermer uniquement dans leurs ressources ordinaires, sauf à recourir aux prestations en cas d'insuffisance; elles peuvent recourir à un emprunt du montant de l'insuffisance de leurs ressources disponibles, sauf à affecter à l'extinction du capital de cet emprunt, et sur le produit des centimes additionnels dont l'art. 14 susdit autorise la perception, une annuité qui, par sa nature même, pourrait être considérée comme dépense ordinaire (26 juillet 1845).

64. Il n'est point facultatif aux communes d'imposer aux prestataires un nombre de journées de travail supérieur à celui qui est déterminé par l'art. 14 de la loi du 10 avril 1841; les trois premières bases établies par cet article sont, à la fois, un maximum et un minimum, en ce sens que les communes ne peuvent imposer ni plus ni moins, sauf le cas d'une réduction proportionnelle sur les diverses bases, au cas où le chiffre des centimes spéciaux serait inférieur au tiers de la dépense (*Id.*).

65. Le bourgmestre de la commune de..., en faisant établir, sur certains sentiers vicinaux, des barrières qui se composent uniquement de quelques pièces de bois et peuvent être aisément franchies par les piétons, n'a fait que se conformer à un usage généralement établi dans la localité pour empêcher les bestiaux de sortir des pâturages où ils sont parqués, et ne peut, par conséquent, être considéré comme ayant apporté des entraves à la circulation légale (30 octobre 1845).

66. Les extraits de jugements à délivrer par les greffiers aux administrations communales, en vue des réparations prévues par l'art. 33 de la loi du 10 avril 1841, sont à la charge des parties condamnées, ou, en cas d'insolvabilité, à la charge des communes, mais ne sauraient être considérés comme pouvant donner lieu à des dépenses de justice criminelle à payer par le département de la justice (15 mai 1846).

67. Les atlas dressés en exécution des premiers articles de la loi du 10 avril 1841 ne doivent relater en détail que les chemins vicinaux, et non les voies de communication urbaines (13 juin 1846).

68. Les journaux spéciaux de recette des centimes communaux qui se perçoivent en faveur de la voirie vicinale, conformément à l'art. 14 de la loi du 10 avril 1841, sont assujettis au droit de timbre (30 juin 1846).

69. Le défaut de l'averissement spécial à donner aux propriétaires, etc., conformément à l'art. 5 de la loi du 10 avril 1841, ne peut avoir que des conséquences insignifiantes pour ceux-ci, dont les droits restent entiers. L'ordonnance provinciale qui aurait approuvé les atlas de la voirie vicinale de certaines communes sans que cette formalité préalable eût été remplie, ne serait point frappée de nullité (20 juillet 1846.)

70. Le délai de trois mois dans lequel la députation permanente doit statuer sur les réclamations prévues par l'art. 8 de la loi du 10 avril 1841, est limitatif. A défaut par ce collège de se prononcer dans le délai indiqué, la décision du premier juge, c'est-à-dire du conseil communal, acquiert force de chose jugée, et toute résolution contraire de la députation serait entachée de nullité. Quoi qu'il en soit, la décision rendue par l'autorité compétente est définitive, elle n'est point susceptible de recours au Roi, et le particulier intéressé, s'il se croit lésé, ne peut faire valoir ses prétentions que devant l'autorité judiciaire (31 août 1846).

71. L'art. 14 de la loi du 10 avril 1841 prévoit exclusivement les moyens de faire face aux travaux de simple entretien ou d'amélioration ordinaire de la voirie vicinale. Il est donc inapplicable aux travaux d'empierrement et de pavage; rien n'empêche conséquemment les communes d'affecter aux dépenses de ce genre des fonds provenant d'emprunts ou d'aliénations, de percevoir des centimes additionnels extraordinaires aux contributions directes, d'établir des droits de péage sur le chemin à convertir en chaussée (23 décembre 1846).

72. Il y a *élargissement* d'un chemin, lors-

qu'on y incorpore une ou plusieurs parcelles de terrain, soit pour en régulariser le tracé, soit pour y rendre la circulation plus facile.

Il y a *redressement*, lorsqu'on fait disparaître les sinuosités et les détours d'une communication, en prenant du terrain d'une part, et en en abandonnant de l'autre; dans ce cas, il peut arriver qu'en supprimant une partie de l'ancien chemin, on la remplace par une nouvelle; alors il y a, sur ce point du redressement, une véritable *ouverture* de chemin (27 février 1847).

73. La remise du cinquième, prévue par l'art. 15 de la loi du 10 avril 1841, n'a été adoptée que dans la seule vue d'encourager le rachat, en argent, des journées de main-d'œuvre; elle devient donc sans objet lorsque la conversion de ces journées en argent est ordonnée par la députation permanente (16 avril 1847).

74. L'art. 113 de la Constitution s'oppose à ce qu'un règlement provincial sur la voirie vicinale impose une dépense aux particuliers, du chef des plans à lever par les commissaires voyers pour instruire les demandes d'alignement (6 septembre 1847).

75. Les art. 27 et 28 de la loi du 10 avril 1841, en matière de voirie vicinale, comme l'art. 76 n°7 de la loi du 30 mars 1836, en matière de voirie urbaine, sont applicables aux places publiques, bien qu'elles n'y soient pas nominativement désignées. La construction d'un calvaire sur une place de cette nature, ayant pour effet de modifier les alignements, doit donc être soumise à l'approbation du Roi (8 octobre 1847).

76. L'inscription d'un chemin au tableau des voies vicinales, ne crée pas un *titre* de propriété au profit de la commune, mais seulement un *juste titre* dans le sens de l'art. 10 de la loi du 10 avril 1841.

Le propriétaire du sol peut débattre l'existence d'un chemin qui figure au tableau des voies vicinales, tant que la prescription n'est pas acquise à la commune, alors même qu'il n'a pas contesté l'inscription de ce chemin à l'atlas.

L'existence naturelle d'un chemin ne prouve pas qu'il soit légalement dû; un passage de tolérance ne peut servir de base à l'établissement d'un droit (8 janvier 1848).

77. En principe, les communes ne doivent pourvoir aux dépenses d'amélioration des chemins vicinaux que pour autant que ces chemins soient établis sur leur territoire; si l'art. 24 § 3 de la loi du 10 avril 1841 contient une exception à ce principe, c'est uniquement à l'égard de communes voisines et dans un cas tout particulier. La loi de 1841

s'oppose donc, dans son esprit, à ce que l'on crée, pour assurer l'achèvement des voies de grande communication, un fonds commun à la formation duquel contribueraient toutes les communes d'une province.

La loi de 1841 donne aux députations permanentes la faculté de déterminer le contingent obligatoire de chaque commune intéressée; dans les frais d'amélioration et d'entretien des chemins de grande communication, mais aucune de ses dispositions n'implique, pour la province, le droit de créer un impôt provincial dans le but de suppléer l'intervention des communes; il serait d'ailleurs peu équitable de faire concourir toutes les communes indistinctement à des dépenses qui ne sauraient profiter qu'à un certain nombre d'entre elles.

Mais l'art 24 de la loi précitée ne s'opposerait pas à la création d'un fonds commun pour la construction de chaque chemin pris isolément (17 février 1848).

78. Les redevances sur les mines ne peuvent être assimilées aux contributions directes, pour l'application de l'art. 14 § 4 de la loi du 10 avril 1841. — Les contributions directes, proprement dites, ne comprennent que les contributions foncière et personnelle ainsi que le droit de patente. — Si les redevances sur les mines présentent le même caractère que les contributions directes, sous le rapport de l'assiette et des recouvrements, elles en diffèrent essentiellement en ce que ces redevances forment un fonds spécial dont il est tenu un compte particulier, et qui est appliqué aux dépenses de l'administration des mines (22 septembre 1848).

79. La tenue d'une enquête de *commodo* et *incommodo* est la seule formalité préalable à remplir par les communes qui demandent à modifier l'état de la voirie vicinale de la localité. Les formalités prévues par l'art. 9 § 2 de la loi du 10 avril 1841 sont étrangères à cet objet; elles ne concernent que les modifications à opérer ultérieurement *aux atlas* de la voirie (10 avril 1849).

80. La députation permanente peut, en vertu de l'art. 27 de la loi du 10 avril 1841, autoriser un particulier à modifier le tracé d'un chemin vicinal, alors même que le conseil communal s'y opposerait. Toutefois cette faculté coercitive ne doit être mise en usage que pour des modifications d'une certaine importance. Un arrêté royal est, d'ailleurs, toujours nécessaire pour approuver la décision provinciale (22 juin 1849).

81. Les conditions essentielles pour être passible de la prestation en nature prévue par l'art. 14 de la loi du 10 avril 1841, est d'être

chef de famille ou chef d'établissement; en d'autres termes, d'avoir dans la commune, famille ou établissement dont on est chef, ce qui, presque toujours, suppose la résidence; les propriétaires forains ne sont donc pas astreints aux prestations. Si la loi avait voulu les y soumettre, elle se fût servie de l'expression *contribuable* et non de celle de *chef de famille ou chef d'établissement*, qui ne peut évidemment s'appliquer aux propriétaires n'ayant dans la commune ni famille ni établissement dont ils soient les chefs. Le législateur a sans doute voulu que les forains intervinsent pour une certaine mesure dans les dépenses d'entretien de la voirie vicinale, mais ce n'est point en les astreignant à des prestations qu'il a poursuivi ce résultat, c'est en imposant la propriété par des centimes spéciaux en addition au principal de la contribution foncière (30 juillet 1849).

82. L'art. 24 § 2 de la loi du 10 avril 1841, qui ouvre aux communes un recours au Roi contre les décisions de la députation permanente ayant pour objet la répartition des dépenses d'amélioration ou d'entretien des chemins de grande communication, ne limite point le terme dans lequel ce recours doit être exercé; la députation ne peut donc, en aucun état de cause, invoquer le retard, pour exiger l'accomplissement des mesures prises par elle, afin d'assurer l'exécution de sa décision contre laquelle un recours est exercé (30 septembre 1849).

83. Le gouvernement n'a point le droit d'autoriser un particulier à rétrécir un chemin vicinal, lorsque le conseil communal s'y oppose. Mais la députation permanente peut le faire, moyennant la sanction royale, dans le cas prévu par l'art. 27 de la loi du 10 avril 1841 (6 octobre 1849).

84. Les rôles à dresser par les communes pour l'entretien de la voirie vicinale doivent, à peine de nullité, être rendus exécutoires pendant l'année. Cette observation s'applique aux rôles extraordinaires comme aux rôles ordinaires (27 décembre 1849).

85. Pour couvrir les dépenses incombant à une commune du chef de l'amélioration d'un chemin vicinal de grande communication, la députation peut faire un prélèvement sur le budget de ladite commune et, de plus, s'il y a lieu, faire dresser un rôle d'imposition extraordinaire (4 février 1850).

86. Sont régulières et légales les perceptions opérées par les agents de l'administration pour droit d'enregistrement des actes d'adjudication des travaux de voirie vicinale. Il est impossible d'assimiler ces sortes

d'adjudications à celles qui, aux termes de la loi du 7 germinal an VIII, ne sont soumises qu'au droit fixe de 1 p. c. (15 novembre 1850).

87. En exigeant que les communes dont les ressources sont insuffisantes pour pourvoir aux frais d'entretien de leurs chemins vicinaux aient recours à la formation d'un rôle d'imposition spéciale pour cette branche de service, le législateur a voulu que l'entretien des chemins ne pût jamais être négligé, sous prétexte d'insuffisance des ressources. Son but ne serait pas atteint, s'il était facultatif aux communes de détourner de leur destination véritable les ressources qu'elles peuvent se créer en vertu de l'art. 14 de la loi du 10 avril 1841. Donc une commune ne pourrait s'engager à abandonner le produit de son rôle d'imposition pour l'entretien des chemins vicinaux, en vue, par exemple, de faciliter la construction d'une route de l'Etat (13 décembre 1850).

88. La loi du 10 avril 1841 semble fixer au dixième du montant en principal des contributions directes, le maximum des obligations communales en matière d'entretien ou d'amélioration de la voirie vicinale. Une commune ne manquerait donc pas à ses obligations légales, en refusant de voter des dépenses excédant la proportion indiquée, pour l'amélioration d'un chemin de grande communication, et, par suite, la députation ne pourrait agir d'office par application de l'art. 22 de la loi précitée (23 janvier 1851).

89. Les travaux ordonnés par la députation permanente en vertu de l'art. 24 de la loi du 10 avril 1841, sont obligatoires pour les communes; la décision qui les prescrit constitue pour elles une obligation résultant du chapitre II de la loi, et, dès lors, l'autorité provinciale est en droit d'user, à l'égard de celles qui chercheraient à s'y soustraire, des moyens de contrainte autorisés par l'art. 22 (19 février 1851).

90. Un règlement communal peut légalement exiger qu'à l'avenir les embranchements d'égouts particuliers se rendant à l'égout public, seront exécutés par les soins de l'autorité locale, et pour le compte du propriétaire (25 févr. 1851).

91. L'art. 27 de la loi du 10 avril 1841 ne donne pas seulement à la députation permanente le pouvoir de requérir les conseils communaux de délibérer sur l'ouverture, le redressement, l'élargissement et la suppression des chemins vicinaux, il l'autorise encore, en cas de refus de la part de ces conseils, de délibérer ou de prendre les me-

sures nécessaires, à ordonner d'office, sous l'approbation du Roi, les travaux et acquisitions, etc.

La députation, dans cette hypothèse, ne ferait qu'user d'une prérogative légale, en déléguant, conformément à l'art. 110 de la loi provinciale, un commissaire spécial pour remplir les formalités d'enquête (6 mars 1851).

92. L'art. 9 § 2 de la loi du 10 avril 1841 doit être entendu en ce sens que les plans, c'est-à-dire la direction, la largeur et l'alignement des chemins pourront toujours être modifiés si, à l'avenir, l'utilité, la convenance ou la nécessité de pareilles modifications venaient à être démontrées; mais ce paragraphe ne permet point de revenir sur la décision qui arrête définitivement le plan. La députation permanente n'est donc pas en droit de modifier ultérieurement un atlas par application de l'art. 9 § 2, en y faisant figurer un chemin prétendument omis, mais dont un particulier revendique la propriété (9 avril 1851).

93. Les conseils communaux des localités rurales peuvent, en conformité de l'art. 76 n° 7 de la loi du 30 mars 1836, arrêter un plan général d'alignement pour les parties agglomérées de ces localités, et assurer, par des dispositions réglementaires, l'exécution de ce plan, dûment approuvé (15 avril 1851).

94. Les dispositions de la loi communale, notamment celles des art. 76 n° 7 et 90 n° 7, qui réservent au conseil et au collège le droit de fixer les alignements le long de la voirie, sont inapplicables aux plantations à faire le long des chemins vicinaux. Cet objet a pu être légalement confié à la députation permanente par un règlement provincial (5 août 1851).

95. La députation permanente ne peut modifier administrativement, sous prétexte d'erreur, un atlas de la voirie vicinale définitivement approuvé, lorsque cette erreur est contestée. Dans ce cas, c'est à l'autorité judiciaire seule qu'il appartient de vider le conflit (8 août 1851).

96. Cette observation est spécialement applicable au cas où une commune demanderait que certain sentier, dont un particulier revendique la pleine propriété, fût inscrit administrativement à l'atlas, où on aurait omis de le faire figurer (9 août 1851).

97. Les changements qui peuvent être apportés aux atlas de la voirie vicinale, en exécution de l'art. 9 § 2 de la loi du 10 avril 1841, ne peuvent avoir lieu que dans deux cas, savoir: s'il s'agit d'une modification non contestée, ou s'il s'agit de constater

sur les plans certaines modifications de tracé décrétées conformément à l'art. 28 de la loi (30 août 1851).

98. Les propriétaires riverains d'un chemin vicinal supprimé ont, en vertu de l'art. 29 de la loi du 10 avril 1841, la faculté d'en réclamer la libre propriété ; ils ne peuvent être tenus, après avoir usé de cette faculté, de respecter un ouvrage d'art, tel qu'une rigole d'irrigation qu'un particulier aurait illégalement établie dans ledit chemin (31 août 1851).

99. L'option prévue par l'art. 16 § 2 de la loi du 10 avril 1841, concernant l'exécution des travaux de voirie vicinale, soit en prestations, soit en argent, doit être déclarée au collège échevinal dans le délai indiqué, et non au gouverneur ; l'option déferée à ce dernier fonctionnaire peut être réputée non avenue (6 sept. 1851).

100. Lorsqu'une délibération communale, sanctionnée par le Roi, a adopté un plan d'alignement, à charge par les riverains qui s'y conformeraient d'abandonner à la voie publique le terrain nécessaire pour lui donner une largeur déterminée, le propriétaire qui aurait bâti dans l'alignement serait non recevable à invoquer ultérieurement l'illégalité de la clause relative à l'abandon gratuit du terrain dont il s'agit (30 sept. 1851).

101. Les lois du 14 décembre 1789, art. 50, et du 16-24 août 1790, titre XI, art. 3, n° 1 et 5, auxquelles se réfère l'art. 78 de la loi du 30 mars 1836, autorisent les conseils communaux à interdire le passage des voitures et charrettes sur un chemin public, lorsque cette mesure se justifie par des considérations de sécurité publique (8 décembre 1851).

102. Il appartient au conseil communal seul et non au collège des bourgmestre et échevins, d'interdire la circulation, sur certaines voies publiques, des charrettes dont les essieux dépassent une certaine largeur (30 déc. 1851).

103. La commune a le droit de faire enlever une barrière placée à l'extrémité d'un chemin vicinal par l'administration des chemins de fer qui se prétend propriétaire du sol : elle puise ce droit dans l'art. 3 de la loi du 24 août 1790. Tout chemin porté à l'atlas est soumis à la surveillance de l'autorité locale, qui doit en assurer le libre accès au public. La suppression du chemin ne peut se faire que conformément aux art. 27 et 28 de la loi du 10 avril 1841 (6 février 1852).

104. L'art. 90 n° 8 de la loi communale

n'ouvre de recours auprès du gouvernement, contre les décisions rendues par la députation permanente en matière d'approbation de bâtisses, qu'au particulier dont la demande a été rejetée par l'administration provinciale.

Si cette demande avait été, au contraire, accueillie par la députation, l'autorité locale serait non recevable à exercer le recours dont il s'agit (18 mars 1852).

105. L'art. 110 § 4 de la Constitution permet au législateur d'obliger les communes, dans des cas exceptionnels, à lever des impôts qu'elles ne sont point d'avis d'établir.

Ce cas existe dans les circonstances prévues par les art. 24, 22 et 14 § 8 de la loi du 10 avril 1841.

Il est vrai que ledit art. 24 ne permet pas à la députation permanente de prescrire l'empierrement, le pavement ou toute autre dépense extraordinaire, lorsque la dépense doit dépasser les ressources légales de la commune, mais les ressources extraordinaires créées en vertu d'un arrêté royal, aux termes de l'art. 14 § 8 de la loi vicinale, sont légales, et cet article n'exige aucunement que l'arrêté soit exclusivement rendu sur la demande du conseil communal. L'art. 22, qui donne à la députation le droit de se substituer au conseil dans certaines circonstances, à l'effet de lever une imposition, l'investit, par suite, de tous les droits de celui-ci, notamment du droit de provoquer l'arrêté royal en question (30 avril 1852).

106. Aux termes de l'art. 14, § 3 de la loi du 10 avril 1844, il suffit, pour que les prestations à raison du nombre des chevaux soient dues dans une commune, que ces chevaux se trouvent au service d'une exploitation ayant son siège principal dans cette même commune.

La circonstance qu'ils n'y séjournent plus après le travail quotidien, n'est d'aucune importance, puisqu'ils n'en détériorent pas moins les chemins de la commune, envers laquelle leur propriétaire est tenu d'un dédommagement.

En conséquence, est imposable le particulier qui possède, dans une commune, une ferme pour l'exploitation de laquelle il emploie des chevaux à lui appartenant, qui retourne tous les jours dans une autre commune, où ils sont nourris et logés (12 mai 1852).

107. Il est désirable que les règlements provinciaux exigent, des commissaires voyers, une somme de capacités suffisante, et leur accordent un traitement convenable,

afin que l'administration puisse attendre de ces fonctionnaires un concours vigilant et éclairé, ainsi qu'une sévérité qu'il n'est guère possible d'obtenir de ceux qui n'acceptent un emploi public que pour occuper leurs loisirs (26 mai 1852).

108. Lorsqu'un conseil communal, dans le but de construire certain chemin *d'après un tracé déterminé*, a sollicité et obtenu l'autorisation royale de porter le produit des rôles prévus par l'article 14 de la loi du 10 avril 1841, au delà du dixième du montant en principal des contributions directes de la commune, si, plus tard, le tracé dudit chemin est modifié, la taxe extraordinaire précitée perd son caractère de légalité, et son produit se trouve soustrait, s'il est déjà perçu, à la disposition de l'autorité locale.

Par conséquent, la députation permanente elle-même ne peut en disposer pour subvenir aux dépenses du nouveau tracé adopté par elle, car ce collègue ne peut librement disposer, dans le cas prévu par l'art. 24 de la loi de 1841, que des fonds que la commune a elle-même le droit d'appliquer (14 août 1852).

109. Le recours au Roi ouvert par l'art. 90 n° 7 de la loi communale contre les décisions de la députation permanente, en matière d'alignement, ne l'est qu'en faveur des particuliers, et non en faveur des communes (17 septembre 1852).

110. L'art. 14 de la loi du 10 avril 1841 détermine d'une manière absolue le maximum du chiffre des prestations auxquelles un particulier peut être tenu pendant le courant d'une année, pour l'entretien des chemins vicinaux de la localité. Cet article n'autorise donc pas le conseil communal à exiger globalement, au bout de deux ou plusieurs années, la somme accumulée des prestations qu'il aurait eu le droit de réclamer pour chaque année écoulée (2 octobre 1852).

111. En cas de refus, par une commune, de décider la suppression d'un chemin vicinal inutile, la députation permanente peut ordonner d'office cette suppression, conformément à l'art. 27 de la loi du 10 avril 1841, moyennant la sanction royale (6 octobre 1852).

112. Les ressources extraordinaires prévues par l'art. 14 de la loi du 10 avril 1841, peuvent être créées en vue de l'empierrement d'un chemin vicinal (27 octobre 1852).

113. Un conseil communal ne peut, en rédigeant le rôle prévu par cet article, dispenser de la prestation les habitants qui payent 3 francs de contributions directes ou au delà (*Id.*).

114. Les n° 1 à 4 de cet article forment un ensemble dont les parties sont indivisibles et ne peuvent recevoir d'application isolée, car si les trois premières bases ont pour objet d'atteindre les fermiers, les agriculteurs, la quatrième atteint la propriété foncière. Le système qui consisterait à appliquer les trois premières bases seulement, serait en opposition avec le principe de justice distributive qui a guidé le législateur (*Id.*).

115. Lorsque la suppression d'un chemin vicinal est demandée dans un intérêt privé, et que le conseil communal se refuse à l'autoriser, la députation permanente ne doit point ordonner cette suppression d'office, alors même qu'elle considérerait le sentier en question comme n'étant pas indispensable à la facilité des communications (5 janvier 1853).

116. Une commune peut autoriser un particulier à construire un mur sur le sol vicinal, à charge d'abandonner à la commune la propriété de ce mur. Un tel ouvrage peut être considéré comme ayant été construit par la commune elle-même dans l'intérêt de la voirie vicinale, et ne présente, par conséquent, rien d'illégal (15 janvier 1853).

117. Les arbres plantés illégalement sur les chemins publics peuvent être abattus d'office par voie de police administrative, mais seulement lorsqu'ils compromettent les intérêts de la sécurité publique. Dans le cas contraire, la commune doit agir en justice contre les délinquants (21 janvier 1853).

118. Les riverains qui ont planté des arbres sur un chemin vicinal, d'après un alignement contraire aux règlements, ne sont point fondés, après un an et un jour, à invoquer les actions possessoires, et ce, indépendamment du point controversé de savoir si les propriétaires riverains ont ou non le droit de planter sur le sol des chemins vicinaux, car l'infraction aux dispositions réglementaires en matière d'alignement, consacre un état de choses qui se trouve en opposition avec l'ordre public, contre lequel on ne prescrit point (*Id.*).

119. En cas d'établissement, sur le parcours d'un chemin de grande communication, d'un pont situé à la fois sur le territoire de plusieurs communes, la députation doit répartir la dépense entre celles-ci, non à raison de la surface que le pont occupera sur le territoire de chacune d'elles, mais à raison de l'étendue des chemins dans les différentes localités et des avantages que chacune d'elles est appelée à recueillir de l'exécution des travaux (15 mars 1853).

120. Serait contraire à l'art. 30 § 2 de la

loi du 10 avril 1841, la disposition réglementaire qui obligerait un commissaire voyer chef, inspecteur des chemins vicinaux, à prêter serment devant un tribunal de 1^{re} instance (1^{re} août 1853).

121. Les chevaux employés exclusivement dans les mines n'occasionnant aucune dégradation aux chemins publics, ne sont pas soumis aux prestations prévues par l'art. 14 de la loi du 10 avril 1841 (30 novembre 1853).

122. L'autorité administrative est incompétente pour apprécier si les riverains d'un chemin vicinal ont ou non le droit de planter sur le sol de ce chemin. Les questions relatives à cet objet sont exclusivement du ressort des tribunaux (10 décembre 1853).

123. Lorsqu'il est reconnu sans conteste qu'une erreur existe à l'atlas de la voirie vicinale d'une localité, en ce sens qu'une simple servitude publique de passage y a été renseignée comme chemin de propriété communale, la députation permanente peut décider que cette mention sera modifiée, sans recourir aux formalités prévues par l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841, relatives au cas de suppression d'un chemin vicinal (17 mai 1854).

124. En l'absence de dispositions législatives ou réglementaires qui fixent la durée de l'enquête à laquelle doivent être soumis les plans d'alignement des chemins vicinaux, il y a lieu de suivre le mode tracé par l'usage commun, qui fixe à 15 jours la durée de l'enquête de *commodo* et *incommodo* (14 juin 1854).

125. L'arrêté royal qui approuve purement et simplement un plan ayant pour objet l'ouverture, l'élargissement ou le redressement d'un chemin vicinal, n'autorise pas implicitement la commune intéressée à procéder aux acquisitions ou expropriations nécessaires pour exécuter ce plan.

Alors même que l'arrêté royal renfermerait une autorisation explicite, mais générale, la délibération portant fixation des sommes à payer du chef d'acquisition ou d'expropriation, devrait encore être soumise à la sanction royale ou à celle de la députation permanente, selon les cas. L'autorité supérieure doit toujours pouvoir apprécier, en effet, si les dépenses proposées par les communes sont proportionnées à leurs ressources (29 juin 1854).

126. Lorsque l'autorité provinciale s'est réservé, par une disposition réglementaire, le droit de fixer ultérieurement tout ce qui concerne le mode d'élagage des haies le long des chemins vicinaux, il n'appartient pas à

un conseil communal de régler cet objet et de fixer la hauteur desdites haies (21 juillet 1854).

127. On ne peut considérer comme modifiant le mode de jouissance de la voie publique, l'établissement, sur un chemin vicinal, de rails posés au niveau du sol, de manière à ne gêner en rien la circulation des voitures et des piétons.

Une société industrielle peut être autorisée, à titre précaire, à établir de semblables rails, sans que le gouvernement ait à intervenir (10 octobre 1854).

128. Les formalités ordinaires d'expropriation pour cause d'utilité publique, prévues par la loi du 8 mars 1810, sont applicables au cas où l'ouverture ou l'élargissement d'un chemin vicinal exige des emprises sur les propriétés particulières.

Cependant, lorsque le propriétaire ne s'oppose pas à l'emprise, l'administration peut, sans formalités préalables, faire fixer par les tribunaux le montant de l'indemnité, lorsqu'elle ne parvient pas à régler ce point à l'amiable (26 octobre 1854).

129. La loi du 21 mars 1841, attribuant exclusivement au Roi le soin de déterminer les moyens de vérification autres que celui des ponts à bascule qui pourront être mis en usage pour la constatation du poids des voitures de roulage, les conseils communaux ne peuvent, aux termes de l'art. 78 § 2 de la loi du 30 mars 1836, régler cet objet (2 mars 1855).

130. Les chemins vicinaux, sauf les droits antérieurement acquis, ne sont point dans le commerce, et, par suite, ne peuvent être grevés de servitudes. Mais rien ne s'oppose à ce qu'ils soient soumis à certains usages privés qui ne nuisent en rien à leur destination.

Une commune ayant droit de plantation sur des chemins vicinaux, peut donc concéder ce droit à un particulier, moyennant un avantage équivalent.

Le caractère de perpétuité d'un pareil arrangement est plutôt apparent que réel, car l'administration communale, agissant ici comme pouvoir administratif (dont les actes sont toujours révocables), la concession pourrait toujours être révoquée s'il était reconnu, par exemple, que l'arrangement fût onéreux ou les plantations nuisibles, mais sauf le droit éventuel à une indemnité, qui serait, pour ce cas, réservé aux pétitionnaires.

Une commune pourrait donc, sous ces conditions, concéder le droit de plantation sur ses chemins vicinaux à un particulier,

moyennant charge d'entretien desdits chemins et de leurs dépendances.

L'arrangement doit être soumis à une enquête de *commodo et incommodo*, ainsi qu'à l'avis de la députation permanente; les conditions éventuelles de révocation doivent être exprimées dans l'acte de concession même, afin de prévenir tout conflit ou contestation (21 avril 1855).

131. L'art. 28 de la loi du 10 avril 1841 n'accorde à l'autorité supérieure qu'un droit d'approbation ou d'improbation des décisions des conseils communaux ayant pour objet des modifications à la voirie vicinale; cette autorité ne peut donc se substituer à l'administration communale pour autoriser lesdites modifications, quand cette dernière en a reconnu l'inutilité ou l'inconvénient (28 avril 1855).

132. Serait contraire à l'intérêt général, et, comme telle, susceptible d'annulation, la décision d'un conseil communal qui, à l'occasion de la reconstruction d'un pont établi sur une grande route, interdirait la circulation du roulage sur certains chemins vicinaux et sur un pont communal, afin de prévenir les détériorations que le roulage pourrait occasionner sur ces voies de communication provisoirement affectées à la circulation des voitures (20 août 1855).

133. En matière de confection des plans généraux d'alignement prévus par l'art. 76, n° 7 de la loi du 30 mars 1836, l'autorité supérieure n'exerce sur les communes qu'un droit de tutelle administrative, en vertu duquel elle peut, par un refus d'approbation, mettre obstacle à l'exécution des plans proposés, mais qui ne lui offre aucun moyen légal de contraindre la commune à prendre des mesures que le conseil se refuserait à voter (1^{er} septembre 1855).

134. Le gouvernement n'a point à intervenir dans la dépense résultant de la confection d'un atlas de la voirie vicinale destiné à une commune nouvelle; cette commune n'a, d'ailleurs, d'autres frais à supporter de ce chef, que ceux de copie d'une partie de l'atlas de la commune-mère dont elle a été séparée (22 octobre 1855).

135. Quelque urgents que soient des travaux de voirie vicinale comportant modification de tracé, ils ne peuvent être exécutés sans l'accomplissement des formalités préalables d'enquête et d'approbation prévues par l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841. Toutefois, si les modifications projetées ne doivent soulever aucune difficulté, il peut être procédé à l'adjudication des travaux en même temps qu'à l'enquête, le gouverne-

ment pouvant ensuite statuer simultanément sur les deux points (15 janvier 1856).

136. Les modifications à apporter au tracé des chemins vicinaux ne doivent pas être confondues avec les modifications à apporter aux atlas.

Il appartient au Roi, sur la demande des conseils communaux, après enquête, et sur l'avis de la députation permanente, conformément à l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841, de décréter les changements à apporter à l'état des lieux.

Mais il n'appartient qu'à la députation permanente seule, selon l'art. 7 de ladite loi, de constater les changements sur les atlas; le gouvernement n'a point pour mission de faire cette constatation (7 juin 1856).

137. La loi du 24 mars 1838, qui autorise le gouvernement à rendre applicables aux chaussées vicinales les lois ayant pour objet la police du roulage sur les routes de l'Etat, ne lui permet pas de s'écarter des termes de ces lois, ni d'ajouter à leurs dispositions.

Les seules exemptions applicables aux péages établis sur ces chaussées, sont donc celles que prévoient les art. 6 et 7 de la loi du 18 mars 1833, d'où il suit que les voitures appartenant aux habitants d'une commune ne peuvent, de ce chef, être libérées du paiement de la taxe (14 juillet 1856).

138. L'avance des frais de copie des jugements rendus par les tribunaux, et emportant réparation des contraventions commises en matière de chemins vicinaux et de cours d'eau, doit être supportée par les communes chargées d'exécuter les jugements, et non par le département de la justice.

Cette interprétation repose sur la considération que les frais dont il s'agit sont des frais de poursuites, et que les dépenses de cette nature ne sont à la charge de l'Etat que lorsque les poursuites sont intentées par le ministère public, ce qui n'a point lieu dans l'espèce, puisque, aux termes de l'art. 33 de la loi du 10 avril 1841, en cas d'inexécution du jugement ordonnant la réparation de la contravention, c'est à l'administration communale à y pourvoir (19 août 1856).

139. Les communes sont non recevables, après l'expiration d'un délai de quarante jours à dater de la notification, à exercer un recours auprès du Roi contre les arrêtés des députations permanentes qui fixent la part contributive de ces communes dans les frais d'exécution d'un chemin vicinal déclaré de grande communication (3 septembre 1856).

140. Les demandes en prorogation de

péages sur les chemins vicinaux doivent être soumises, comme celles en établissement de péages, à une enquête de *commodo et incommodo* (28 octobre 1856).

141. Le propriétaire qui, dans une localité, emploie ordinairement quatorze bœufs pour son exploitation agricole, mais qui, cependant, pendant un mois de l'année, y emploie, de plus, huit autres bœufs attachés à une exploitation située dans une autre commune où il est taxé pour l'entretien des chemins vicinaux à raison du service ordinaire auquel ces huit dernières bêtes de somme sont soumises, ne doit être taxé que pour quatorze bœufs dans la première commune.

Un séjour d'un mois par année dans une localité ne peut être considéré comme un séjour ordinaire habituel (16 février 1857).

142. La loi du 24 mars 1838 ne rend applicable, le cas échéant, aux chaussées vicinales, que les lois et règlements concernant le roulage et les barrières en matière de grandes routes. Il n'appartient donc pas au gouvernement d'étendre les exemptions en matière de péage, sur lesdits chemins, à des objets non prévus par les lois indiquées, et, par conséquent, d'assimiler, à ce point de vue, la tourbe extraite pour l'usage des habitants d'une localité, au bois d'affouage, qui jouit de l'exemption aux termes de la loi du 18 mars 1833, art. 7 § 7 (23 juillet 1857).

143. Les vaches laitières employées pendant une partie de l'année comme bêtes de somme, peuvent être soumises à la taxe d'entretien des chemins vicinaux prévue par l'art. 14 § 3 de la loi du 10 avril 1841 (5 août 1857).

144. Le gouvernement ne peut accorder d'autres exemptions, pour le paiement de la taxe des barrières établies sur des routes vicinales, en vertu de la loi du 24 mars 1838, que celles qui sont prévues par l'art. 7 de la loi du 18 mars 1833. En effet, la taxe des barrières est un véritable impôt, et, aux termes de l'art. 112 de la Constitution, aucune exemption d'impôt ne peut être établie que par la loi (6 août 1857).

145. L'autorité provinciale ne peut, dans le cas prévu par l'art. 3 § A de l'arrêté royal du 26 octobre 1850, obliger les communes concessionnaires d'un péage, à appliquer à l'amélioration d'un chemin déterminé l'excédant des recettes dont il est fait mention dans ce paragraphe. En matière de chemins de petite vicinalité, la députation permanente n'a d'autres moyens de coercition vis-à-vis des communes, que ceux

dont il est fait mention aux art. 22 et 24 de la loi du 10 avril 1841 (6 août 1857).

146. Rien ne s'oppose à ce qu'une commune autorise un particulier à paver un chemin vicinal et à l'entretenir à ses frais. La délibération du conseil communal portant une semblable autorisation ne doit pas, pour sortir ses effets, être soumise à la sanction royale (24 août 1857).

147. En règle générale, le traitement des receveurs communaux doit être fixé par le conseil communal, sous l'approbation de la députation permanente, conformément à l'art. 122 de la loi du 30 mars 1836. Les conseils provinciaux ne peuvent donc fixer, dans leurs règlements sur la voirie vicinale, le taux des remises à accorder à ces receveurs, sur le montant des cotisations en matière de chemins vicinaux (24 août 1857).

148. Aucune loi n'autorise le gouvernement à permettre la suppression totale ou partielle d'un chemin vicinal, contrairement aux intentions du conseil communal et de la députation permanente (25 août 1857).

149. Est contraire à la loi, et, par conséquent, susceptible d'annulation, l'arrêté d'une députation permanente qui approuve certains cahiers de charges portant adjudication d'un droit de péage sur un chemin vicinal, lorsque ce cahier de charges établit des exemptions de taxe qui ne sont point prévues par l'arrêté royal autorisant l'établissement du péage dont il s'agit. Au Roi seul appartient le droit de régler les conditions de cet établissement, conditions qui doivent être respectées dans les clauses d'adjudication (21 octobre 1857).

150. Les exemptions de droit, en matière de péages établis sur les chemins vicinaux, doivent être limitées à celles qui sont admises aux barrières des grandes routes. Pareille exemption ne peut donc être autorisée en faveur des « voitures, chevaux et » autres animaux des habitants de la commune. » (9 novembre 1857.)

151. Il résulte de l'art. 9 § 2 de la loi du 10 avril 1841, ainsi que des discussions parlementaires, que les changements régulièrement apportés aux chemins vicinaux, postérieurement à leur inscription sur les atlas, peuvent y être indiqués sans dénaturer ces documents. Cette indication, si elle a lieu un jour, devra être conforme aux plans de changements autorisés par le Roi; l'enquête et l'instruction spéciale qui la précéderont, porteront exclusivement sur la question de savoir si les mentions du projet

d'atlas révisé sont conformes auxdits plans (26 janvier 1858).

152. Les députations permanentes peuvent (art. 14 et 22, loi du 10 avril 1841), sous l'approbation du Roi, imposer d'office aux communes l'obligation de répartir, pour l'entretien de la voirie vicinale, un certain nombre de centimes additionnels aux contributions payées dans la commune (28 janvier 1858).

153. Les modifications à la voirie vicinale décrétées par arrêté royal doivent être exécutées par les communes, et, à leur défaut, par l'autorité supérieure, agissant d'office, conformément à l'art. 27 de la loi du 10 avril 1841.

En proposant au Roi la suppression, sans conditions, d'un chemin rural, la commune reconnaît d'une manière absolue que ce chemin est inutile au public ; dès lors, rien ne justifierait l'obligation qu'elle voudrait ultérieurement imposer au riverain du sol délaissé, d'acquitter une indemnité quelconque, autre que celle prévue par l'art. 29 de la loi du 10 avril 1841 (3 février 1858).

154. Les compagnies concessionnaires de chemins de fer ne peuvent supprimer les chemins vicinaux traversés par le rail-way en construction, sans s'être entendues préalablement avec les communes intéressées ; mais l'opposition des autorités locales ne peut avoir pour effet de retarder la construction de la voie ferrée, ou d'en faire modifier le tracé régulièrement adopté (6 février 1858).

155. La circulaire ministérielle du 13 mars 1858 exigeant que l'administration des chemins de fer soit consultée sur les projets de travaux de voirie communale à exécuter aux abords du rail-way et de ses dépendances, ne concerne que le chemin de fer de l'Etat ; elle est inapplicable lorsqu'il s'agit de chemins de fer concédés (6 avril 1858).

156. L'ordonnance qui arrête définitivement les plans des atlas des chemins vicinaux, ne peut servir de titre pour la prescription acquisitive au profit de la commune, que si la possession et les autres conditions exigées pour la prescription par le Code civil y sont jointes.

En conséquence, si un chemin a été porté à l'atlas comme ayant une largeur plus grande que celle qu'il avait en réalité, et si le riverain est demeuré en possession légale de l'excédant de largeur, la commune ne peut, à l'expiration du délai de dix ou vingt ans, revendiquer la propriété de cet excédant (6 avril 1858).

157. Lorsque, pour faciliter les études de nivellement d'un chemin vicinal qui doit

traverser un bois communal, il est nécessaire d'y pratiquer des laies, ce travail préparatoire à l'étude du projet doit être ordonné, soit par la commune, soit par la députation permanente, selon que le projet émane de l'une ou de l'autre de ces autorités (27 avril 1858).

158. Lorsqu'il y a doute sur le point de savoir si un chemin dont le sol est privé, se trouve ou non grevé d'une servitude publique de passage, l'autorité administrative ne peut autoriser le propriétaire du sol à interdire au public l'accès de ce chemin, par exemple, au moyen d'une clôture. La question de propriété doit, au préalable, être résolue par les tribunaux (30 avril 1858).

159. Les vaches laitières employées de temps en temps au voiturage ou aux travaux des champs, peuvent être considérées comme des bêtes de somme, aux termes de l'art. 14 n° 3 de la loi du 10 avril 1841 ; mais pour qu'il en soit ainsi, il faut que ces vaches soient, sinon habituellement, au moins assez souvent employées à la traction des charrettes, charrues, etc., pour que ce mode d'usage, dans certains cas donnés, ne puisse être considéré comme purement accidentel.

C'est surtout à raison de l'importance présumée des détériorations qu'elles occasionnent aux chemins ruraux, que les bêtes de somme sont assujetties à l'obligation prévue par l'art. 14 n° 3 de la loi du 10 avril 1841 (26 mai 1858).

160. Lorsqu'un hameau est érigé en commune distincte, les dispositions suivantes doivent être observées pour la formation de l'atlas des chemins vicinaux de la commune nouvelle :

1° La commune-mère conservera intact l'atlas de ses chemins, même en ce qui concerne ceux qui ont cessé d'appartenir à son territoire ;

2° La commune nouvelle fera prendre copie des feuilles de cet atlas qui l'intéressent, pour en former l'atlas de ses chemins vicinaux ;

3° La dépense à résulter de ce travail sera supportée par les deux communes, proportionnellement à leurs parts respectives dans le partage des biens communaux (19 août 1858).

161. En matière de péages établis sur les chaussées vicinales, il ne peut être accordé d'autres exemptions de taxes, que celles qui sont admises au passage devant les barrières de l'Etat (8 septembre 1858).

162. En conséquence, pareille exemption ne peut être accordée en faveur des « attelages et animaux servant au trans-

port des matériaux » (14 septembre 1858).

163. L'art. 17 de la loi du 10 avril 1841, qui permet à l'autorité administrative de convertir en tâches les prestations pour l'entretien de la voirie vicinale qui n'ont pas été rachetées en argent, trouve sa sanction dans l'art. 22 de la même loi.

Il appartient aux règlements provinciaux d'indiquer l'autorité qui pourra ordonner la conversion dont il s'agit. A défaut de réglementation sur ce point, les conseils communaux sont compétents à le faire, au moins en premier ressort (21 octobre 1858).

164. Le but de l'art. 10 § 2 de la loi du 10 avril 1841 n'est point d'attribuer à la commune, par le fait seul de l'insertion d'un chemin vicinal sur les atlas approuvés par la députation permanente, le droit de se prétendre propriétaire du sol après l'expiration d'un délai de dix ans. L'ordonnance de la députation qui arrête les atlas ne donne à la commune qu'un *juste titre* pour la prescription de dix et vingt ans ; il faut donc, pour qu'elle puisse prescrire légalement, que les conditions indiquées dans l'art. 2265 C. C., soient observées ; il faut, notamment, que, pendant dix ans, la commune ait possédé les terrains qui ont été indiqués au plan comme devant appartenir à la voirie.

La commune ne peut donc, après l'expiration du délai susdit, revendiquer la propriété de parcelles de chemins qui, à la vérité, figurent aux atlas comme dépendant de la voirie, mais qui, en réalité, sont restées en possession du riverain (6 décembre 1858).

165. Les formalités ordinaires concernant l'ouverture des chemins vicinaux, prévues par l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841, sont applicables à l'établissement d'une voie de communication à travers des bruyères ressortissant à une administration spéciale qui, pour ces travaux, a reçu un subside provincial. Il importe peu que le sol desdits chemins demeure la propriété de l'administration précitée. L'allocation du subside provincial témoigne qu'il s'agit d'une œuvre d'utilité publique, d'un chemin à l'usage de tous, c'est-à-dire d'un véritable chemin vicinal, aux termes de la loi (23 décembre 1858).

166. Les prestations de journées de cheval, bête de somme, etc., prévues par l'article 14 n° 3 de la loi du 10 avril 1841, peuvent être exigées pour le transport de pavés destinés à l'amélioration d'une chaussée vicinale qui intéresse la commune, alors même que ce transport devrait avoir lieu,

en partie, sur le territoire d'une autre localité. Les cultivateurs qui n'aimeraient point à faire des transports hors de la commune, ont toujours la facilité de payer en numéraire l'imposition établie (28 janvier 1859).

167. La délibération d'un conseil communal autorisant un particulier à construire, au-dessus d'un chemin vicinal, un grenier supporté par des poutres fixées dans les pignons de deux bâtiments entre lesquels ledit chemin passe, ne doit pas être soumise à l'approbation royale par application de la loi du 10 avril 1841, dont l'art. 28 est relatif aux changements de *direction* de la voie publique.

Aux termes de l'art. 552 C. C., la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous. — Si le sol du chemin dont il s'agit appartient au demandeur, et si la construction projetée ne peut nuire à la circulation acquise au profit des habitants de la localité, l'administration communale peut accorder directement l'autorisation demandée. Si, au contraire, le sol dudit chemin est une propriété communale, qu'il s'agit de grever d'une servitude, la députation permanente interviendra en vertu de l'art. 76 n° 1 de la loi communale, relatif à l'aliénation des biens communaux (31 janvier 1859).

168. Les demandes en établissement de péage sur une chaussée vicinale, doivent être soumises à une enquête de *commodo et incommodo*, non-seulement dans les communes voisines, mais encore et surtout dans celle sur le territoire de laquelle le péage sera établi. A cet égard, l'art. 1^{er} de l'arrêté royal du 26 juillet 1832 doit être rapproché des § 1 et § 2 de l'art. 6 de la loi du 19 juillet de la même année. Le législateur a voulu qu'une publicité plus grande fût donnée aux demandes de péages à établir sur les routes vicinales que sur les routes provinciales, et ce serait aller à l'encontre de ses intentions, que de supprimer l'enquête dans la commune précisément la plus intéressée (5 mars 1859).

169. Les exemptions de taxes prévues par l'art. 6 de la loi du 18 mars 1833 sur les barrières, ne sont applicables aux péages établis sur les chaussées vicinales, qu'en vertu d'arrêtés royaux qui le déclarent, par application de la loi du 24 mars 1838. En effet, les péages sont de véritables impôts. (Const. art. 11), et aucune exemption ou modération d'impôt ne peut être établie que par une loi (id. art. 12).

Quant aux modérations de taxe en matière de voirie vicinale, elles doivent être

basées sur le taux du péage, et non sur le montant ordinaire des droits de barrière établis sur les routes de l'Etat; sinon, l'on arriverait parfois à cette étrange conséquence, que les voitures, chevaux, etc., qui quittent la chaussée ou s'arrêtent habituellement à une distance de celle-ci, inférieure à 1,500 ou 2,000 mètres, par exemple, auraient à acquitter un droit égal, sinon supérieur, à celui qu'acquittent les voitures ou chevaux qui parcourent la chaussée dans toute son étendue (17 mars 1859).

170. Dans le cas prévu par le § 1^{er} de l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, les propriétaires ou entrepreneurs d'exploitations industrielles dont les transports dégradent notablement les voies de communication rurales, ne peuvent être contraints d'intervenir dans les frais d'entretien par des subventions spéciales, dont le montant serait déterminé par l'autorité administrative. L'établissement de péages est le seul moyen de coercition dont il puisse être fait usage à l'égard de ces industriels. Le paiement d'une taxe particulière n'est qu'une simple faculté qui peut leur être offerte, et qu'ils auront parfois intérêt à accepter, mais qui ne saurait être convertie en obligation, à défaut de sanction légale (24 mai 1859).

171. L'exemplaire de l'atlas des chemins vicinaux qui repose à l'administration communale, est seul officiel; celui qui reste déposé au greffe provincial n'en est que le double, la copie. Si le plan officiel original renferme certaines erreurs, celles-ci peuvent toujours être rectifiées, moyennant l'accomplissement des formalités prévues par l'article 9 § 2 de la loi du 10 avril 1841 (28 mai 1859).

172. Les art. 27 § 1^{er} et 23 de la loi du 10 avril 1841 attribuent aux conseils communaux seuls le droit d'initiative en matière d'ouverture, de redressement ou de suppression de chemins vicinaux. Ce n'est qu'en cas de nécessité, c'est-à-dire lorsque l'intérêt public exige certaines modifications à la voirie, que la députation permanente peut user des pouvoirs exceptionnels qui lui sont attribués par le § 2 dudit art. 27. Tel n'est point le cas de la suppression d'un chemin, qui doit profiter exclusivement à un particulier, sans présenter d'intérêt public pour la commune (31 août 1859).

173. Pour que la députation permanente puisse user du droit de coercition prévu par l'art. 27 § 2 de la loi du 10 avril 1841, en ordonnant la suppression d'un chemin, il faut que son inutilité soit parfaitement démontrée (13 octobre 1859).

174. Les modifications à la voirie vicinale sanctionnées par le Roi, conformément à l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841, ne doivent pas être immédiatement transcrites sur les atlas, mais indiquées sur des plans-extraits, dont un exemplaire reste annexé à l'arrêté royal qui autorise le changement. (2 novembre 1859).

175. Tout plan ayant pour objet la rectification d'un certain nombre de bâtisses situées le long d'une rue, dans une ville ou dans la portion agglomérée d'une commune rurale, doit être considéré comme un plan général d'alignement, soumis comme tel à l'approbation du Roi, aux termes de l'art. 76 n° 7 de la loi communale (11 janvier 1860).

176. Aux termes de l'art. 24 de la loi du 10 avril 1841, les décisions de la députation permanente, en matière de déclaration de grande vicinalité des chemins, sont souveraines, et ne peuvent être, par conséquent, réformées par le chef de l'Etat, sans préjudice au droit d'annulation prévu par les art. 116 et 125 de la loi provinciale, lequel ne peut s'exercer que sur le recours du gouverneur, dans le délai déterminé (25 janvier 1860).

177. En matière de chemins de petite vicinalité, aucune commune ne peut être contrainte à exécuter des travaux d'amélioration proprement dits, tels que pavages, empièvements, ouvrages d'art, etc., sur son territoire, et, à plus forte raison, à contribuer à l'amélioration de voies de communication situées dans une commune voisine.

N'est point susceptible d'approbation, la délibération d'un conseil communal adoptant le plan d'un chemin vicinal sous la condition expresse qu'une commune voisine interviendra dans les dépenses d'améliorations qui font partie dudit projet, alors que cette dernière commune se refuse à supporter la charge indiquée (25 janvier 1860).

178. Lorsqu'une servitude publique de passage présentant un caractère de vicinalité a été omise à l'atlas, cette omission ne doit pas être réparée en vertu d'un arrêté royal rendu conformément à l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841 relatif à l'ouverture des chemins nouveaux, mais en vertu d'une décision provinciale rendue en exécution de l'art. 9, relatif à la reconnaissance des chemins existants. La députation permanente doit donc statuer, dans l'espèce, après s'être assurée, conformément à l'art. 9 § 2 de la loi du 10 avril 1841, que les formalités prévues par les art. 5, 6, 7 et 8 ont été observées (3 mars 1860).

179. Dans le cas prévu par l'art. 27 de la loi du 10 avril 1841, l'administration provinciale peut ordonner d'office l'ouverture d'un chemin nouveau; elle a le droit, à cet effet, conformément à l'art. 22, de pourvoir aux dépenses nécessitées par l'exécution des travaux, mais le pavage, l'empierrement, qui est un travail extraordinaire pouvant entraîner pour la commune des frais considérables, ne saurait être ordonné à charge des localités, que si le chemin auquel il s'applique est de grande communication (16 mars 1860).

180. Les propriétaires d'une exploitation minière qui s'étend sur le territoire de plusieurs communes ne sont pas tenus de contribuer, par application de l'art. 14 n° 4 de la loi du 10 avril 1841, à l'entretien des chemins vicinaux de ces différentes localités; il ne peut leur être imposé de centimes spéciaux du chef de la redevance qu'ils payent à l'Etat, que dans la commune où s'effectue le recouvrement de cette redevance, c'est-à-dire dans celle où sont situés les bâtiments, usines et maison du directeur de l'exploitation.

En effet, l'art. 14 n° 4 de la loi précitée ne prend point pour base de la cotisation qu'il prévoit, le montant des contributions dues à raison de la situation des biens dans une localité, mais la somme des contributions qui sont *payées* dans la commune. Or, aux termes de l'art. 14 du décret du 6 mai 1811, les exploitations minières qui dépendent de plusieurs communes, ne *paient* la redevance proportionnelle que dans une seule de ces communes (23 avril 1860).

181. La décision d'une députation permanente, réglant l'ordre à suivre pour l'amélioration successive des chemins vicinaux d'une commune, est d'intérêt tout local et, partant, n'est point susceptible de réformation par le gouvernement (20 juin 1860).

182. Le but de l'art. 14 n° 1 de la loi du 10 avril 1841 a été d'astreindre à la prestation qu'il prévoit chaque ménage, c'est-à-dire chaque association de famille réunie sous le même toit, ayant des habitudes et des intérêts communs. *Le chef de famille* est le représentant naturel ou conventionnel de cette association, qui, alors même qu'elle serait composée de plusieurs membres dont aucun n'exerce d'autorité réelle sur les autres, n'est tenue qu'à une seule et même prestation. On doit donc considérer comme constituant une famille, dans le sens dudit article, la réunion de plusieurs parents célibataires exploitant les mêmes biens par indivis (2 juillet 1860).

183. Il appartient à l'administration communale ou à la députation permanente, et non au gouvernement, de statuer sur la demande d'un particulier tendante à être dispensé de reconstruire un aqueduc qu'il avait supprimé sans autorisation, et que les tribunaux l'avaient obligé à rétablir, à titre de réparation civile (4 juillet 1860).

184. La rédaction des atlas de la voirie vicinale a été entourée des nombreuses précautions prévues par la loi du 10 avril 1841; les intéressés ont été appelés en temps utile à faire valoir leurs réclamations. Aussi, le fait seul de l'inscription d'un chemin sur lesdits atlas, dûment approuvés par la députation permanente, emporte-t-il, pour l'autorité administrative, la présomption légale que l'usage de ce chemin est public. Le particulier qui se prétend en mesure de réclamer la pleine propriété d'un chemin inscrit à l'atlas, peut soumettre la question à l'autorité judiciaire (3 août 1860).

185. En principe, il appartient exclusivement aux autorités locales de fixer le mode qui leur paraît le plus avantageux, pour l'exécution des travaux de voirie vicinale. Il semble même résulter de la combinaison des art. 14, 17 et 18 combinés de la loi du 10 avril 1841, que ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles qu'il y a lieu d'abandonner le système légal des prestations en nature, pour adopter celui de l'exécution en régie ou par voie d'adjudication.

Cependant, la députation permanente peut imposer ce dernier mode aux communes, en matière de pavage, d'empierrement, etc., des chemins de grande communication (art. 24), ou bien encore lorsqu'elle agit au lieu et place de la commune, dans les cas prévus par les art. 22 et 27 § 2; l'allocation des subsides provinciaux peut être subordonnée à la même condition. Mais, sauf les dispositions précitées, l'initiative des communes doit rester entière (5 septembre 1860).

186. Les plans à produire à l'appui des demandes en établissement de péages sur les chaussées vicinales, peuvent être extraits des plans d'assemblage de l'atlas des chemins vicinaux, quelle que soit l'échelle à laquelle ces plans ont été dressés. La disposition de l'arrêté royal du 26 octobre 1850 qui prescrit une échelle uniforme pour la confection des plans exigés, a été adoptée dans un but de régularité; ce but serait atteint si les plans produits étaient généralement conformes aux plans d'assemblage des atlas des chemins vicinaux, lesquels ont été dressés, pour la plupart des communes,

à l'échelle de 1 à 20,000 (6 septembre 1860).

187. Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues et voies publiques, ainsi que la salubrité, est dans les attributions des autorités locales, aux termes de l'art. 75 de la loi du 30 mars 1836 combiné avec l'art. 3, n^{os} 1 et 5, titre XI, de la loi du 24 août 1790; il faut entendre ici par voies publiques, non-seulement celles dont la nue-propriété appartient au domaine public national, provincial et communal, mais toutes les voies de communication dont l'usage appartient à tous, et, par conséquent, les routes concédées, ainsi que les servitudes publiques de passage (13 sept. 1860).

188. Les art. 13 et suivants de la loi du 10 avril 1841, qui déterminent les obligations auxquelles les communes sont soumises en matière de chemins, sont exclusivement relatifs aux travaux et aux frais d'entretien ordinaire; ils ne s'appliquent point aux travaux extraordinaires ou d'amélioration, qui sont facultatifs pour les conseils communaux et qui, à ce titre, ne peuvent leur être imposés par l'autorité provinciale.

La députation permanente ne peut donc obliger une commune à construire un ouvrage d'art, tel qu'un pont, sur un chemin de petite vicinalité, en invoquant l'art. 22 de la loi de 1841 (30 novembre 1860).

189. L'art. 14 (ante-pénultième) § de la loi du 10 avril 1841, qui permet au gouvernement de majorer, au delà du dixième du montant en principal des contributions directes payées dans la commune, les ressources créées pour la voirie vicinale, a exclusivement pour objet les dépenses obligatoires des communes en matière de voirie vicinale.

Or ces dépenses, s'il s'agit de chemins de petite vicinalité, ne concernent que les travaux d'entretien ordinaire à exécuter sur le territoire même de la commune.

Ce n'est qu'en matière de grande vicinalité, que l'on pourrait contraindre les communes intéressées à procéder à leurs frais à des travaux de pavage ou d'empierrement, et à intervenir dans la dépense des travaux faits ailleurs que sur leur territoire (10 décembre 1860).

190. Dispositions à observer pour la formation de l'atlas des chemins vicinaux d'une commune nouvelle. Voir ci-dessus, n^o 160 (27 décembre 1860).

191. La délibération communale qui permet à un particulier, à titre de tolérance, d'établir sur un chemin vicinal qui mène à

sa propriété, une barrière ne fermant pas à clef, est un acte tout privé, qui n'intéresse en rien la conservation de la voirie, qui n'engage pas les droits de la commune, et qui, par conséquent, peut sortir ses effets sans recevoir la sanction royale (30 janvier 1861).

192. Le travail relatif à la formation de l'atlas des chemins vicinaux d'une commune nouvelle peut être confié au commissaire voyer d'arrondissement du ressort. Ce travail consistera uniquement dans la copie textuelle de certaines parties de l'atlas de la commune-mère; il devra être communiqué au département de l'intérieur, qui en fera contrôler l'exactitude (12 février 1861).

193. N'est point susceptible d'approbation royale la délibération d'un conseil communal qui, dans le but d'obliger les voituriers à payer la taxe exigible à un bureau de perception de péage communal établi sur une chaussée, interdit à toutes autres voitures que celles ayant une destination agricole, le droit de circuler sur un chemin dont l'usage permet d'éviter le paiement de la taxe précitée (26 février 1861).

194. Si, postérieurement à l'enquête prévue par les art. 4 à 8 de la loi du 10 avril 1841, l'autorité administrative croit devoir apporter certains changements aux indications des atlas de la voirie vicinale, pour autant que ces changements ne soient pas la conséquence des réclamations prévues par les art. 6 à 8, une nouvelle enquête est nécessaire.

Quelque retard qu'apporte la députation permanente à donner son approbation aux atlas, si les indications de ceux-ci ne sont point modifiées ou ne le sont qu'ensuite des réclamations et décisions prévues par les art. 6 à 8, une nouvelle enquête n'est point nécessaire (25 mars 1861).

195. La prestation prévue par l'art. 14 n^o 1 de la loi du 10 avril 1841 ne peut être exigée des habitants qui ne sont ni chefs de famille, ni chefs d'établissement; ce n'est point à raison de la personne que cette prestation est requise, mais à raison de l'établissement ou de la famille, quelle que soit, du reste, l'importance de l'établissement et le nombre de personnes qui composent la famille.

Doit être considéré comme *chef de famille*, tout habitant, célibataire ou marié, sans distinction de sexe, d'âge ou de validité, qui représente un ménage, c'est-à-dire une association de famille, quel que soit le nombre de ses membres ou de ses serviteurs, réunie sous le même toit, ayant des habitudes et

des intérêts communs. Est également considéré comme tel, celui qui concentre en soi seul les intérêts d'un ménage (22 juin 1861).

196. Les agents du gouvernement tenus de posséder un cheval pour l'accomplissement de leur service, doivent, comme tous autres, fournir les prestations prévues par l'art. 14 n° 3 de la loi du 10 avril 1841 (*Id.*).

197. En cas de désaccord entre les experts, dans le cas prévu par l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841, les parties ne peuvent recourir à un tiers-arbitre, dont l'intervention priverait, en fait, l'administration de la liberté d'appréciation que le législateur a entendu lui laisser. Si les experts sont d'accord, il est juste que leur décision soit définitive; dans le cas contraire, la question doit être résolue par l'autorité (*Id.*).

198. L'art. 22 de la loi du 10 avril 1841 permet à l'autorité provinciale de se substituer aux communes qui voudraient se soumettre à l'obligation qui leur est faite d'*entretenir* convenablement leurs chemins ou de les *réparer* en cas de destruction totale ou partielle, mais nullement à celles qui se refuseraient à exécuter des pavements, des empièvements ou autres *travaux extraordinaires*, sauf le cas prévu par l'art. 24 de la loi communale, c'est-à-dire en matière de chemins de grande communication (*Id.*).

199. Les largeurs fixes que certains règlements provinciaux assignent aux chemins, selon la classe à laquelle ils appartiennent, consacrent uniquement un principe, mais n'ont aucun caractère obligatoire pour les communes et pour les particuliers, en ce sens que les alignements à donner le long de ces chemins doivent l'être d'après les indications des atlas ou des arrêtés royaux qui en ont modifié ultérieurement le tracé, et non d'après les indications de largeur réglementaire (*Id.*).

200. Il appartient au juge seul, aux termes de l'art. 33 de la loi du 10 avril 1841, d'ordonner l'élagage ou la tonte des arbres ou des haies le long de la voirie vicinale, en ce sens que ce n'est qu'en vertu d'un jugement que l'autorité peut y procéder d'office contre les contrevenants. La voie d'exécution administrative *par provision*, ne se justifie que par des considérations d'urgence tout exceptionnelle, de force majeure, qui n'existent évidemment pas dans le cas dont il s'agit (*Id.*).

201. Les vaches uniquement destinées à l'alimentation ou à la reproduction ne sont point soumises aux prestations prévues par l'art. 14 n° 3 de la loi du 10 avril 1841, parce qu'une semblable destination ne con-

stitue pas le genre de service que le législateur a eu en vue. Mais si ces animaux étaient employés à la traction, il faudrait les comprendre parmi les bêtes de somme ou de trait, alors même qu'ils ne seraient que de temps en temps employés à porter des fardeaux ou à tirer des véhicules.

On objecterait vainement que, par leur destination naturelle, les vaches ne peuvent être considérées comme des bêtes de somme ou de trait, car la destination naturelle des chevaux est, au contraire, de porter des fardeaux, et cependant, lorsque par la nature de leur travail ils ne détériorent en rien les voies publiques, lorsqu'ils sont un objet de commerce, ils n'entrent point en ligne de compte dans l'évaluation des prestations annuelles.

Ce n'est donc point la destination naturelle des chevaux, des bœufs et des vaches qu'il faut apprécier, ce sont les services qu'ils rendent (22 juin 1861).

202. L'art. 14 de la loi du 10 avril 1841, en fixant les parts contributives de chacun, a eu égard à la position financière des habitants; c'est ainsi qu'elle exempte les indigents de toute charge, et proportionne le nombre des journées de travail à fournir par les chefs de famille ou d'établissement, au chiffre de leurs contributions directes; mais cette loi a voulu, d'un autre côté, faire intervenir dans les frais d'entretien et de réparation des chemins, tous ceux qui les dégradent, selon le plus ou moins d'importance des dégradations. C'est pourquoi elle atteint, sans distinction, tous les propriétaires, usufruitiers ou détenteurs d'un cheval, d'une bête de somme, de trait ou de selle, c'est-à-dire tous ceux qui sont présumés devoir détériorer les voies publiques par des transports (*Id.*).

203. Lorsque l'alignement d'une voie publique a été régulièrement décrété, à charge par les riverains qui l'observeront, d'abandonner gratuitement à la commune le terrain nécessaire à la circulation le long de leur propriété, le particulier qui s'est soumis à cette condition pour une partie de son bien, ne peut s'y soustraire pour l'autre partie en réclamant une indemnité du chef de l'abandon d'une bande de terrain à la voie publique (24 juin 1861).

204. Lorsqu'une commune prétend que certaines parcelles de terrains communaux ont été indûment inscrites à l'atlas comme appartenant à la voirie vicinale, la rectification ne peut se faire qu'aux conditions suivantes:

La députation permanente fera d'abord

les recherches et reconnaissances légales prévues par l'art. 2 de la loi du 10 avril 1841, et s'assurera non-seulement que les terrains en litige ont été portés erronément autrefois par le collègue sur l'atlas des chemins et qu'ils sont réellement une simple propriété communale, mais encore que ces terrains ne sont pas grevés, au profit du public, d'une servitude vicinale de passage.

Si les réclamations de la commune sont reconnues fondées, la députation permanente soumettra sa demande à une enquête, le conseil communal prendra une délibération, qui sera affichée ; les opposants auront deux mois, à dater de l'affichage, pour exercer le recours prévu par l'art. 8 de la loi de 1841, et la députation, après s'être conformée aux différentes dispositions de cet article, s'il y a lieu, modifiera l'atlas dans le sens qui lui paraîtra convenable. Dans le cas où ce collègue accueillerait les prétentions de la commune et statuerait en conséquence, les parcelles de terrain distraites de la voie publique seraient censées n'y avoir jamais été incorporées, et, par conséquent, l'art. 29 de la loi serait inapplicable (6 juillet 1861).

205. La délibération d'un conseil communal autorisant un particulier à établir un ponceau en bois sur un chemin vicinal, à charge de l'enlever à la première réquisition, est un acte de pure tolérance qui ne greve la voie publique d'aucune servitude réelle et, par conséquent, peut recevoir ses effets sans être soumis à la sanction royale (6 juillet 1861).

206. Lorsque des chemins vicinaux ont été emprisis en partie, dans le sens de leur longueur, pour l'établissement d'une route de l'Etat, les parcelles de ces chemins qui restent en dehors du tracé de ladite route doivent-elles être considérées comme ayant de fait, cessé d'appartenir à la voirie vicinale, ou faut-il que leur suppression soit ordonnée conformément à l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841 ?

Solution : Si lesdites parcelles, quoique non incorporées immédiatement dans la route de l'Etat, se confondent en réalité avec elle, en ce sens qu'elles ne présentent plus d'intérêt pour la commune, ni pour ses habitants, les parcelles peuvent être considérées comme distraites de la voirie par l'arrêté royal qui décrète l'ouverture de la route et accepte la cession des terrains communaux destinés à y être incorporés ; dès lors, leur aliénation peut avoir lieu conformément à l'art. 29 de la loi du 10 avril 1841, sans qu'il soit nécessaire de procéder aux formalités prévues par l'art. 28 de la loi.

Mais si des tronçons de chemins vicinaux subsistent, dont le maintien intéresse la communauté ou certains de ses membres, leur suppression et l'aliénation de leur sol doivent être soumises aux formalités ordinaires indiquées audit art. 28 (5 août 1861).

207. La démolition d'une construction illégalement faite sur la voie publique, ordonnée à titre de réparation civile par les tribunaux, conformément à la loi du 10 avril 1841, art. 33, n'est pas une peine, et, par conséquent, ne peut donner lieu à l'application de l'art. 73 de la Constitution (11 août 1861).

208. Le gouvernement ne peut annuler les actes de la députation permanente qui sont illégaux, que sur le recours du gouverneur, exercé dans un délai de 10 jours (art. 89, 116 et 125 combinés de la loi provinciale). Le particulier riverain qui se croit lésé dans ses droits par un arrêté de la députation permanente approuvant, au profit d'un tiers, l'acte de vente d'un chemin vicinal supprimé, peut, si son recours au gouvernement n'est pas recevable ou reçu, se pourvoir devant les tribunaux afin d'être réintégré dans les droits que l'art. 29 de la loi du 10 avril 1841 lui accorde (16 août 1861).

209. La question de savoir si un chemin privé est ou non grevé d'une servitude vicinale de passage, est exclusivement du ressort des tribunaux (14 septembre 1861).

210. La députation permanente ayant constaté qu'une erreur matérielle s'est glissée dans les indications d'un atlas de la voirie vicinale, en ce qui concerne le tracé, peut opérer la rectification par voie d'arrêté, après avoir rempli les formalités prescrites par les art. 4 à 9 de la loi du 10 avril 1841 (*Id.*).

211. L'entretien des chemins vicinaux est, aux termes de la loi, une charge des communes, qui, en cas d'insuffisance de leurs ressources ordinaires, doivent y pourvoir par des moyens spéciaux que la loi détermine. Il appartient à l'autorité provinciale d'assurer l'exécution de ces prescriptions, en ayant recours, au besoin, comme la loi l'y autorise, aux voies de contrainte à l'égard des communes qui chercheraient à se soustraire à leurs obligations (3 décembre 1861).

212. C'est aux communes qu'appartient, en principe, l'initiative des propositions ayant pour objet la suppression des chemins vicinaux ; ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles où l'utilité publique exige certaines modifications à la voirie, que la députation permanente peut, sans

l'approbation du Roi, en ordonner l'exécution d'office.

Lorsque ces circonstances existent, il est indispensable qu'un arrêté spécial motivé, rendu par la députation permanente, constate préalablement la nécessité des travaux à exécuter; cet arrêté est ensuite soumis à la sanction royale (3 février 1862).

213. Les dispositions réglementaires portant création d'un fonds commun affecté exclusivement aux dépenses d'entretien et d'amélioration d'un chemin vicinal de grande communication, ont un but utile et ne sont pas contraires à la loi.

L'administration et la surveillance des chemins vicinaux ordinaires appartiennent à la commune, mais il n'en est pas de même pour les chemins de grande communication, soumis, jusqu'à un certain point, à la direction de la députation permanente.

Non-seulement l'amélioration et l'entretien des différents tronçons d'un même chemin de grande communication ne sont point confiés par la loi aux communes que chacun d'eux traverse; non-seulement les parts respectives d'intervention dans les dépenses ne sont pas nécessairement déterminées par la longueur du parcours de la chaussée dans chaque localité ou par le coût des travaux à y effectuer, mais toutes les communes intéressées peuvent être appelées à contribuer aux travaux exécutés sur un point quelconque du chemin, dans une juste proportion corrélatrice au degré d'intérêt que présente, pour chacune d'elles, l'existence et la conservation du chemin tout entier.

Les dépenses d'entretien ou d'amélioration ordinaire, prévues par l'art. 24 de la loi de 1841, sont généralement couvertes, en tout ou en partie, par le produit de péages, produit spécialement affecté à l'entretien du chemin pour lequel la concession est demandée, ainsi qu'il résulte de l'arrêté royal du 26 octobre 1850, art. 3, litt. A.

En principe, les recettes desdits péages n'appartiennent pas exclusivement à la commune du lieu de situation, mais sont réparties entre les communes intéressées, non à parité de droits ni même proportionnellement à l'étendue du chemin ou à l'importance des travaux dans le ressort de chacune d'elles, mais eu égard à leur intérêt respectif, c'est-à-dire dans la proportion des dépenses qu'elles ont respectivement supportées pour l'établissement du chemin pris dans son ensemble. Et ce mode de répartition est juste, car d'une part les habitants des différentes localités contri-

buent, en général, au paiement de la taxe, dans la proportion de l'usage qu'ils font de la chaussée, et, d'une autre part, le produit de cette taxe fait partie des revenus communaux sur lesquels doivent être prélevées, aux termes de l'art. 14 de la loi du 10 avril 1841, les parts proportionnelles de dépenses fixées par la députation.

Or, puisque tels sont les principes sur la matière, n'est-il pas plus simple et plus rationnel, au lieu de répartir chaque année entre les communes intéressées le produit des péages, à charge de restitution ultérieure, sinon immédiate, d'une somme équivalente, de constituer ce produit en fonds spécial, commun et indivisible, destiné à subvenir à toutes les dépenses que réclame, sur quelque point que ce soit, l'entretien ou l'amélioration du chemin?

Ce système, parfaitement légal, n'est, en quelque sorte, que la consécration de l'institution si utile des comités spéciaux organisés, dans un grand nombre de localités, pour l'administration et la surveillance des chaussées vicinales (25 avril 1862).

214. Avant la publication de la loi du 10 avril 1841, les communes ne disposaient d'aucun moyen bien efficace pour conserver au public l'usage des communications rurales dont les titres de propriété n'étaient pas en leur possession.

Pour y remédier, le législateur de 1841 (art. 10, § 2) assimila au juste titre prévu par l'art. 2265 du Code civil, l'ordonnance de la députation permanente arrêtant définitivement les plans de la voirie vicinale dressés conformément aux art. 1 à 9 de la loi.

Il résulte de cette disposition nouvelle, que les chemins portés aux atlas dûment approuvés par la députation, sont prescriptibles au profit des communes, à l'expiration du laps de temps prévu par l'art. 2265 du Code.

Toutefois, aux termes de l'art. 2229, « pour »
 » pouvoir prescrire, il faut une possession
 » continue et non interrompue, paisible,
 » publique, non équivoque et à titre de pro-
 » priétaire. »

Ainsi, pour pouvoir invoquer la prescription dont il est fait mention à l'art. 10, § 2 de la loi de 1841, les communes doivent nécessairement avoir exercé, par le fait des habitants, les actes de possession énumérés à l'art. 2229 du Code civil; c'est d'ailleurs ce que le Ministre de l'Intérieur a explicitement reconnu dans la discussion de la loi.

De ce qui précède il résulte que, si un chemin vicinal figure à l'atlas comme ayant une largeur légale de 6 mètres, tandis que

sa largeur n'est, en réalité, que de 4 mètres, la commune ne peut invoquer l'art. 10, § 2, de la loi du 10 avril 1841, pour obliger les particuliers qui sont demeurés en possession de l'excédant de largeur de 2 mètres, à lui abandonner gratuitement le terrain qui forme cet excédant (19 mai 1862).

215. C'est aux conseils provinciaux que l'art. 37 de la loi du 10 avril 1841 a abandonné l'initiative des mesures à prendre pour assurer l'abornement des chemins vicinaux et le récolement des plans (*Id.*).

216. Lorsque les différents conseils communaux intéressés à l'ouverture ou à l'élargissement d'un chemin vicinal qui traverse leur territoire ne sont point d'accord sur le projet à exécuter, celui-ci ne peut être sanctionné par le Roi que moyennant un arrêté préalable de la députation permanente, rendu conformément à l'art. 27, § 2, de la loi du 10 avril 1841 (22 mai 1862).

217. Lorsqu'il est établi régulièrement qu'un chemin privé a été porté comme vicinal à l'atlas, la députation permanente peut en ordonner la radiation, conformément à l'art. 9, § 3, de la loi du 10 avril 1841; il n'y a point lieu, dans cette hypothèse, de recourir à un arrêté royal ordonnant, par application de l'art. 28 de ladite loi, la suppression du chemin dont il s'agit (30 juin 1862).

218. Aucune disposition législative ne soumet à l'approbation du Roi les délibérations des conseils communaux ayant pour objet de fixer ou de modifier le nivellement de la voie publique.

Les résolutions des conseils communaux en cette matière sont obligatoires.

Si, parfois, certains plans, comprenant à la fois des alignements et des nivellements, sont sanctionnés par le Roi, cette sanction ne doit être considérée que comme s'appliquant aux alignements seulement, et non aux nivellements, dont la réglementation appartient exclusivement aux communes (13 août 1862).

219. La députation permanente ne peut inscrire, dans les cahiers de charges relatifs à la perception des droits de péage sur un chemin vicinal, des exemptions de taxe non prévues par l'arrêté royal qui autorise l'établissement du péage (19 août 1862).

220. Lorsque les lois et règlements, ayant pour objet la police du roulage sur les routes de l'Etat et de la province, ont été rendus applicables à une chaussée vicinale par application de la loi du 24 mars 1838, le gouvernement peut, en exécution de l'art. 1^{er} de la loi du 24 mars 1841, permettre sur ladite chaussée la circulation des voitures à

bandes étroites et à quatre roues, attelées de deux chevaux au plus (23 août 1862).

221. Il est impossible d'admettre, en principe, que l'exécution des plans de nivellement adoptés par les communes, et qui ont pour effet de modifier la situation des maisons voisines, eu égard à la surélévation ou à l'abaissement de la voie publique, puisse avoir pour conséquence de permettre aux administrations communales d'acquiescer ces maisons par voie d'expropriation; l'application de ce système porterait incontestablement atteinte au droit de propriété (10 septembre 1862).

222. Les délibérations communales portant rétrécissement des chemins vicinaux dont la largeur excède celle qui est fixée par les règlements, c'est-à-dire ordonnant suppression des excédants de largeur, doivent être soumis à l'approbation royale, en vertu de l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841.

La largeur légale des chemins est celle qui a été constatée sur les lieux à l'époque de la formation des atlas de la voirie vicinale; aucun changement ne peut y être apporté, d'après l'art. 28 précité, sans la sanction royale (11 septembre 1862).

223. La députation permanente peut, avant d'arrêter définitivement les atlas de la voirie vicinale conformément à l'art. 9 de la loi du 10 avril 1841, y apporter d'office les modifications jugées nécessaires.

Les communes ne peuvent exercer de recours contre des décisions de l'espèce.

La confection d'un atlas général comprenant toutes les communications vicinales du royaume, ne constitue pas une mesure d'intérêt exclusivement local dont l'exécution peut être abandonnée sans inconvénient aux communes, mais a surtout pour objet de permettre à l'autorité supérieure de s'assurer d'une manière positive de l'état de la voirie vicinale dans toute l'étendue de chaque province.

La députation peut donc rectifier les atlas, soit sur la réclamation directe d'un particulier, soit d'office, si elle le croit nécessaire, avant l'approbation définitive (30 septembre 1862).

224. La députation permanente ne peut porter d'office au budget des communes (loi du 30 mars 1836, art. 133), les sommes nécessaires à l'amélioration d'un chemin vicinal de grande communication, que pour autant que la grande vicinalité dudit chemin ait été préalablement décrétée par ce collège, car ce n'est qu'à cette condition que l'amélioration desdits chemins peut exiger une dépense *obligatoire* pour les communes,

selon l'art. 24 de la loi du 10 avril 1841 (13 octobre 1862).

225. Les atlas de la voirie vicinale ne constituent pas un *titre de propriété* pour les communes, car un semblable titre ne saurait avoir été créé au profit de celles-ci par voie administrative (art. 1119 Code civil; art. 11 Constitution), mais sont destinés à servir de *justes titres* pour la prescription de dix et vingt ans, dans le sens de l'art. 2265 Code civil.

La question de savoir si la commune peut invoquer l'art. 10, § 2, de la loi du 10 avril 1841, pour obliger un riverain à élargir un chemin qui n'a point les dimensions indiquées à l'atlas, ne peut être résolue que moyennant une distinction.

Si, en fait, le chemin dont il s'agit n'a point été porté, depuis l'approbation des plans d'alignement et de délimitation, à la largeur que ceux-ci renseignent, c'est-à-dire si le riverain est demeuré en paisible possession des parcelles qui auraient dû être restituées à la voie publique, d'après les indications de l'atlas, la commune n'a pu prescrire la propriété des dites parcelles, et ne saurait, par conséquent, invoquer l'article 10, § 2, de la loi, pour en réclamer la disposition; son seul droit, le cas échéant, consisterait à revendiquer, dans le délai fixé par l'art. 2262 Code civil, les terrains illégalement occupés, ou si l'occupation n'était point illicite, à acquérir ces terrains, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation.

Si, au contraire, le chemin avait, au moment où les atlas ont été approuvés, sa largeur légale, et si son rétrécissement ne provient que d'anticipations ultérieures, les usurpations en matière de chemins vicinaux étant des délits, ne peuvent, comme tels, attribuer un droit quelconque à leur auteur, alors même qu'elles n'auraient point été réprimées (art. 2232 Code civil). Par conséquent, la commune, demeurée légalement en possession des parcelles emprises, pourra toujours en réclamer la restitution, soit gratuitement à l'expiration du terme fixé à l'art. 10, § 2, soit même avant cette époque, sauf, dans ce dernier cas, à indemniser le riverain, s'il est reconnu que les indications de l'atlas étaient fautives, en ce sens qu'elles attribuaient au sol communal une largeur exagérée, ou à procéder par voie d'expropriation si l'intéressé se refusait à traiter à l'amiable.

Pour pouvoir prescrire par dix et vingt ans, il faut fournir la preuve d'une possession légale dans le sens de l'art. 2229 Code civil;

mais cette preuve résultera, pour la commune, du seul fait, dûment attesté, que le chemin avait, à l'époque de l'approbation de l'atlas, la largeur qui est indiquée, ou que cette largeur lui a été donnée postérieurement. Moyennant la constatation de ce point, le bénéfice de la prescription pourra être acquis sans difficulté à la commune à l'expiration des délais (pour autant qu'il y ait eu circulation sur ledit chemin, et qu'aucune interruption légale ne se soit produite avant l'époque indiquée), car les empiétements des riverains ne peuvent suspendre la possession de la commune, car la publicité prévue par l'art. 2229 Code civil résulte à la fois des plans et de l'usage commun, car enfin, la possession à titre de propriétaire, exigée par cet article, résulte, sinon de droit de l'art. 2230 Code civil, dont l'application pourrait peut-être donner lieu à contestation dans l'espèce, au moins de la mention généralement faite aux atlas, que tel ou tel chemin est une propriété communale (22 novembre 1862).

226. La députation permanente peut, aux termes des art. 14, § 8, et 22 de la loi du 10 avril 1841, majorer d'office le montant des impositions communales nécessaires pour assurer l'entretien convenable de la voirie vicinale, moyennant la sanction royale (23 décembre 1862).

227. Lorsque, pour procéder à la rectification dûment décrétée du tracé d'un chemin vicinal, un particulier offre d'échanger le terrain qui doit être incorporé dans le nouveau tracé, contre celui qui sera distraité de la voie publique, il faut, pour que l'échange puisse être autorisé, que ledit particulier soit riverain, ou, tout au moins, que les riverains dudit terrain consentent à l'échange (15 janvier 1863).

228. Les actes d'encombrement d'un terrain dépendant de la voirie vicinale compromettent immédiatement la sécurité du passage; leur répression présente, dès lors, un caractère d'urgence incontestable; aussi, dans ce cas, l'autorité communale pourrait-elle, sans contrevenir au principe de la division des pouvoirs, agir d'office par voie de police administrative, en faisant enlever par ses agents les chariots, charrettes, etc., qui séjournent sur la voie publique au mépris de l'ordre des autorités (23 janvier 1863).

229. Les demandes ayant pour objet de faire rendre applicables à certaines chaussées vicinales les lois et règlements ayant pour objet la police du roulage sur les routes de l'Etat, doivent être soumises à une enquête de *commodo et incommodo* dans

les communes intéressées (31 mars 1863).

230. La voirie vicinale comprend toute l'étendue du sol affecté à l'usage public, conformément aux indications des atlas, sans distinction entre les parties qui servent le plus communément à la circulation des voitures, et celles qui excèdent la largeur réglementaire, lesquelles, alors même qu'elles ne présenteraient point d'utilité pour le public, doivent demeurer soumises aux mesures générales de police sur la matière, jusqu'à ce qu'elles aient été légalement distraites de la voirie vicinale conformément aux art. 27 et 28 de la loi du 10 avril 1841 (4 avril 1863).

231. Si l'administration communale se refuse à faire exécuter un jugement ordonnant l'enlèvement d'ouvrages illégalement faits par un particulier sur le sol vicinal, il y a lieu de recourir aux moyens de rigueur prévus par l'art. 88 de la loi du 30 mars 1836 (*Id.*).

232. L'usage d'un chemin affecté, par sa nature, au service de la circulation publique, ne peut être interdit au roulage dans un but fiscal, notamment pour obliger les voituriers à passer devant un bureau de perception de péage (27 mai 1863).

233. L'art. 33 de la loi du 10 avril 1841 ne laisse pas au juge l'alternative arbitraire de faire disparaître ou de laisser subsister les ouvrages contraires aux lois et règlements.

Le législateur a voulu que, lorsque l'état des lieux serait changé par la contravention, les tribunaux ordonnent le rétablissement des lieux dans leur état primitif, sans examiner si le changement est nuisible, opportun ou nécessaire (11 juillet 1863).

234. Le but des dispositions réglementaires qui défendent aux riverains de construire à une certaine distance de la limite des chemins sans avoir obtenu l'alignement, est de prévenir les empiètements, et de permettre à l'autorité locale d'examiner s'il ne serait point utile d'obliger le riverain à se conformer, dans sa construction, aux plans d'alignement approuvés.

L'autorité communale ne peut profiter des demandes d'alignement précitées pour donner aux chemins une largeur plus grande que celle qu'ils doivent avoir légalement, en obligeant les riverains à bâtir en recul de l'alignement approuvé. Semblable décision serait contraire à l'art. 90, n° 7, de la loi communale, et créerait une servitude injustifiable (*Id.*).

235. La loi du 20 mai 1863 ne déroge en rien à l'art. 76, n° 7, de la loi communale,

qui soumet à l'approbation du Roi, les délibérations des conseils communaux ayant pour objet la fixation des alignements généraux dans les villes et les parties agglomérées des communes rurales (27 juillet 1863).

236. Les conseils communaux ont le droit d'interdire, par voie réglementaire, la circulation des voitures, chevaux, brouettes, etc., sur les sentiers vicinaux, lorsqu'à raison du peu de largeur de ces voies de communication, il peut en résulter du danger pour les piétons, à l'usage desquels les sentiers étroits sont exclusivement destinés.

Toutefois, comme cette décision emporte suppression d'usage d'un chemin, elle doit être sanctionnée par la députation permanente, aux termes de la loi du 20 mai 1863 (28 juillet 1863).

237. Le riverain d'un chemin vicinal, dont les propriétés sont dégradées par le passage des chevaux et véhicules, et qui considère ce chemin comme légalement affecté à l'usage exclusif des piétons, peut provoquer une décision administrative dans le sens précité, ou tenter une action en dommages-intérêts aux auteurs desdites dégradations, mais il lui est interdit de se faire justice à soi-même en établissant des barrières, pieux, tourniquets, ou tout autre obstacle à la libre circulation (*Id.*).

238. Le gouvernement ne peut ordonner le rétablissement d'un chemin vicinal légalement supprimé conformément à l'art. 28 de la loi du 10 avril 1841 (31 août 1863).

239. Si, dans certaines circonstances, l'autorité dont un acte émane peut le rapporter par la suite, ce n'est point lorsque l'acte administratif dont il s'agit crée des droits acquis : il en serait ainsi au cas où le sol d'un chemin vicinal aurait été définitivement cédé aux riverains par application de l'art. 29 de la loi du 10 avril 1841 (*Id.*).

240. Lorsque l'exécution d'un plan d'ouverture ou de modification de la voirie vicinale exige des acquisitions ou expropriations de terrain, la députation permanente ne doit pas se borner à émettre un avis sur la demande d'ouverture et de modification et sur celle d'acquisition ou d'expropriation, et transmettre ces avis au gouvernement à fins de décision royale sur l'ensemble.

La députation doit prendre un arrêté qui approuve le plan des changements projetés, et le communiquer au gouvernement, afin qu'un arrêté royal autorise les acquisitions et expropriations nécessaires (31 août 1863).

241. Il en est de même en matière d'aliénation de terrains à supprimer de la voirie vicinale, et dont la valeur excède 5,000 francs (Loi du 30 juin 1865. Loi du 30 mars 1836, art. 76, n° 1). Deux arrêtés distincts doivent intervenir dans l'espèce, l'un émanant de la députation permanente, qui autorise la suppression du chemin ou son changement; l'autre, émanant du gouvernement, qui autorise l'aliénation du sol distrait de la voirie (3 septembre 1863).

242. Rien ne s'oppose à ce que les administrations communales se dispensent de produire des comptes distincts déterminant l'emploi du produit des taxes de péage (Arrêté royal du 26 octobre 1850, art. 3, litt^a d.), à charge d'y suppléer au moyen d'appendices aux budgets et comptes généraux de la commune (Loi du 30 mars 1836, art. 141 et suivant). Ce mode de procéder satisfait au vœu de l'art. 3, litt^a d. de l'arrêté royal du 26 octobre 1850 (7 septembre 1863).

243. Les exemptions de droit, en matière de péages établis sur les chemins vicinaux, ne peuvent être étendues à des cas non prévus par les lois et règlements sur la police des barrières; mais, dans des circonstances exceptionnelles, il peut être utile de ne point appliquer à des voies rurales toutes les exemptions qui sont imposées aux percepteurs des routes de l'Etat ou de la province. C'est dans ce sens que doit être interprété l'art. 3 de l'arrêté royal du 26 octobre 1850, en ce qui concerne les exceptions qui peuvent être apportées, en matière de voirie vicinale, aux exemptions des taxes de péages (7 septembre 1863).

244. Rien ne s'oppose à ce que le Gouverneur de la province ordonne, par délégation de la députation permanente, la publication des demandes de péages prévue par l'art. 1^{er} de l'arrêté royal du 26 juillet 1832. Il ne s'agit point ici, en effet, de l'exercice d'un pouvoir, d'une mission constitutionnelle ou législative, d'une décision, mais simplement d'une formalité administrative de détail, d'ordre secondaire, qui, à ce titre, peut être déléguée sans inconvénient par l'administration provinciale, au fonctionnaire qui la préside, et qui est chargé de l'exécution de ses actes. Les avantages de cette délégation seraient d'activer la procédure, les réunions de la députation n'étant pas journalières (*Id.*).

245. Il est d'usage administratif que les informations de *commodo* et *incommodo* durent une quinzaine de jours; il n'y a pas lieu de réduire ce délai en matière de péages

communaux, car il est rare que les affaires de cette nature présentent un caractère d'urgence tel, qu'il puisse justifier une exception à la règle générale, en ce qui les concerne (*Id.*).

246. Le gouvernement ne peut statuer sur les demandes en établissement de péages, qu'après avoir reçu les délibérations des communes intéressées. Il est certain d'abord que les communes sur le territoire desquelles le péage est projeté, doivent être entendues, puisque l'établissement des barrières communales, étant un véritable impôt, ne peut avoir lieu, à ce titre, qu'en vertu d'une délibération de l'autorité locale (Constitution, art. 10. Loi du 30 mars 1836, art. 76, n° 2). Quant aux communes environnantes, la loi du 19 juillet 1832 dispose que « les péages sur une route vicinale ne » sont autorisés qu'ensuite d'une information dans les communes environnantes. » Cet article a pour but d'éclairer le gouvernement sur l'influence que le péage exercera dans les localités voisines, sur le préjudice qu'il peut occasionner à certains industriels ou agriculteurs, etc.; l'information est donc obligatoire pour le gouvernement, qui doit prendre connaissance de ses résultats avant de statuer (*Id.*).

247. Le but de l'art. 3 de l'arrêté royal du 26 juillet 1832, autorisant la députation permanente, en cas d'opposition à l'établissement d'un péage, à déléguer un ou plusieurs commissaires pour prendre des informations ultérieures, est d'appeler l'attention de l'administration provinciale sur les réclamations qui lui paraîtraient plus ou moins fondées, et dont l'appréciation exigerait, soit un examen des lieux, soit des explications verbales (*Id.*).

248. L'utilité publique des acquisitions de terrain nécessaires à l'ouverture d'une voie vicinale ne peut être décrétée, tant que cette ouverture n'a point été autorisée ou ordonnée par l'administration compétente (21 septembre 1863).

249. Quoique les riverains aient le droit d'obtenir la cession des parcelles de terrain distraites de la voirie vicinale conformément à l'art. 29 de la loi du 10 avril 1841, une autorisation administrative est nécessaire; elle émanera du conseil communal, sous l'approbation de la députation permanente ou du Roi, selon les distinctions établies à l'art. 76, n° 1, de la loi communale. Le but de cette sanction est d'empêcher que, sous prétexte d'aliénation d'un chemin abandonné, on ne procède à la vente de terrains qui n'appartiennent

ment pas à cette catégorie (22 septembre 1863).

250. Lorsqu'à la suite, et comme conséquence d'une convention faite avec un particulier, un conseil communal a demandé et obtenu l'autorisation de supprimer un chemin vicinal dont le sol est devenu la propriété de ce particulier en vertu de l'art. 29 de la loi du 10 avril 1841, si ce dernier viole la convention, l'affaire doit être portée devant les tribunaux. Si ceux-ci déclarent la convention résolue, le conseil communal sera libre de ne point donner suite au projet de suppression, et rentrera en possession du chemin dont il s'agit. Le retrait de l'arrêté royal qui a autorisé la suppression serait inutile, car cet arrêté n'ordonne pas l'exécution de la mesure; il permet seulement à la commune d'y procéder (29 octobre 1863).

251. La commission instituée en vertu de l'art. 8 de la loi du 8 mars 1810 sur les expropriations, ne peut connaître des réclamations portant sur la direction qu'il conviendrait de donner aux travaux de voirie décrétés, par modification aux plans approuvés par un arrêté royal indiquant d'une manière claire et précise cette direction (23 décembre 1863).

252. Les procès-verbaux de réception provisoire ou définitive des travaux exécutés pour compte des communes, sont soumis aux dispositions de la loi du 13 brumaire an VII, art. 12, concernant le timbre; il importe peu que les travaux aient été ou non subsidiés par le gouvernement (30 janvier 1864).

253. Pour que les poulains soient impossibles, par application de l'art. 14, n° 3, de la loi du 10 avril 1841, il faut :

1° Qu'ils soient *au service* d'une famille ou d'un établissement dans la commune, c'est-à-dire utilisés comme bêtes de somme, de trait ou de selle;

2° Qu'ils puissent être utilement employés au *transport* des matériaux affectés à la réparation des chemins.

Les cultivateurs qui s'occupent de l'élevage du cheval, et qui emploient *accidentellement* leurs poulains à la culture, dans le seul but de favoriser leur développement, ne sont pas soumis à la prestation. Mais il en serait autrement si ces poulains étaient *plus ou moins habituellement* affectés aux travaux agricoles, et s'ils avaient acquis la vigueur nécessaire pour rendre les services prévus au § 3 de l'art. 14 précité (24 février 1864).

254. L'art. 68 de la loi communale est inapplicable aux délibérations ayant pour

objet de trancher des questions de principe; les conseillers communaux, propriétaires de poulains, ont donc pu légalement intervenir dans une délibération ayant pour objet d'exonérer les poulains de la prestation ci-dessus (*Id.*).

255. Les condamnations prononcées en matière de police de roulage, par application de l'art. 3 de la loi du 7 ventôse an XII, ayant un caractère pénal, peuvent donner ouverture à une demande en grâce (19 mai 1864).

256. En principe, les changements que l'autorité administrative apporte à la situation de la voirie vicinale doivent être considérés comme d'utilité publique, et, à ce titre, ne peuvent donner ouverture à des indemnités.

Lorsqu'un particulier sollicite l'adoption d'un changement de cette nature, à raison des avantages qui doivent en résulter pour sa propriété, on comprend que la commune puisse lui imposer certaines charges à l'accomplissement desquelles l'exécution du projet est subordonnée.

Mais, sauf ce cas spécial, les délibérations des conseils communaux, de même que les arrêtés de la députation permanente, qui les approuvent, ne peuvent stipuler d'indemnité, soit à charge de la commune, soit en sa faveur, soit de particulier à particulier, du chef de plus-value ou de moins-value des héritages contigus.

Le seul cas où une propriété peut éprouver un dommage matériel par l'ouverture ou le changement de tracé d'une voie de communication, est celui où il y aurait lieu de faire une emprise sur ladite propriété; or dans ce cas, la dépréciation de celle-ci entre en ligne de compte dans l'évaluation des parcelles à exproprier (12 juillet 1864).

257. Aucune loi n'attribue au gouvernement la mission d'approuver les plans de nivellement des voies de communication communales (9 août 1864).

258. En principe, nul ne peut se faire justice à soi-même, et les communes, comme les particuliers, doivent, en cas d'empiètement sur leurs droits, soumettre le différend à l'appréciation des tribunaux.

Ce principe est applicable en matière d'usurpations sur le sol des chemins vicinaux, ainsi qu'il résulte explicitement de l'art. 34 de la loi du 10 avril 1841.

Ce n'est qu'en cas de péril imminent, que l'autorité communale peut agir, sous sa responsabilité, par voie de police administrative. Il en serait ainsi, par exemple, si un riverain englobait dans sa propriété un

chemin ou sentier vicinal, soit dans toute sa largeur à un point donné, soit dans une partie de cette largeur assez importante pour rendre le passage dangereux (12 août 1864).

259. Si une autorité locale négligeait de demander dans l'année la répression d'usurpations commises sur le sol vicinal, il ne lui resterait d'autre moyen, pour rentrer en possession des parcelles de chemins emprises, que d'agir au pétitoire devant le juge civil (*Id.*).

260. Les communes sont libres d'user ou de ne point user du droit qui leur est accordé par le gouvernement, de percevoir des droits de péage sur les chemins vicinaux de leur localité; il n'y a donc pas lieu de rapporter les arrêtés royaux rendus en cette matière, lorsqu'ils ne doivent pas recevoir d'exécution; ces arrêtés, d'ailleurs, sont simplement approbatifs des propositions communales (12 septembre 1864).

261. La loi du 20 mai 1863, qui est une loi de décentralisation, n'a point modifié les principes de la loi du 10 avril 1841, en matière d'ouverture et de suppression des chemins vicinaux; elle s'est bornée à transférer aux députations provinciales une attribution qui avait été jusque-là exercée par le Roi.

Lorsque l'art. 28 de la loi de 1841 était encore en vigueur, le gouvernement pouvait approuver ou improver les résolutions communales, mais il n'avait pas le droit, en vertu de cet article, d'ordonner d'office une modification de voirie vicinale contrairement au vœu de la commune; la députation permanente ne puise pas ce droit dans la loi du 20 mai 1863 (13 octobre 1864).

262. Si un conseil communal a décidé le maintien d'un chemin inutile aux intérêts de la généralité, aucun recours ne peut être exercé contre cette décision auprès de l'autorité supérieure.

Mais l'art. 27 de la loi du 10 avril 1841, qui est toujours en vigueur, reconnaît à la députation, moyennant sanction royale, le pouvoir d'exiger d'office la suppression du chemin dont il s'agit, en tant que son inutilité soit établie, et qu'il y ait, dès lors, intérêt général à en restituer le sol à la culture (*Id.*).

263. Toute demande d'un conseil communal ayant pour objet le maintien du droit de percevoir un péage sur une chaussée vicinale, doit être soumise à une enquête de *commodo* et *incommodo* dans la localité même, ainsi que dans les localités environnantes, c'est-à-dire dans celles dont le ter-

ritoire est contigu ou très-voisin de celui de la commune demanderesse.

Cependant, si, dans des circonstances tout exceptionnelles, basées, par exemple, sur la situation des lieux, l'intérêt des communes environnantes était nul, il serait inutile d'y faire procéder à l'enquête (24 octobre 1864).

264. En matière de péages établis sur les chaussées vicinales, il ne peut être accordé d'autres modérations de taxes que celles qui sont admises par les lois qui règlent le mode de perception du droit de barrière sur les routes de l'Etat et des provinces (7 novembre 1864).

265. Les exemplaires de l'atlas des chemins vicinaux qui ont été remis aux communes à la suite des formalités prévues par les art. 1 à 9 de la loi du 10 avril 1841, ont seuls un caractère officiel.

Quant à ceux qui ont été déposés aux greffes des gouvernements provinciaux conformément à l'art. 10 de la même loi, ils ne constituent que des *doubles*, dont les indications pourraient être contestées (22 novembre 1864).

266. Pour que la députation permanente puisse se substituer à la commune pour ordonner, par application de l'art. 27 de la loi du 10 avril 1841, une modification à la voirie vicinale, il ne suffit pas que cette modification soit sans inconvénients, il faut qu'elle soit d'une utilité bien établie (26 novembre 1864).

267. Que doit-on entendre par chef de famille, dans le sens de l'art. 14 de la loi du 10 avril 1841? Voir la solution ci-dessus, n° 195 (5 décembre 1864).

268. Tout chef de famille, pour autant qu'il ne soit pas indigent, est soumis aux prestations prévues par les nos 1, 2 et 3 de la loi du 10 avril 1841, qu'il soit ou non imposé au rôle des contributions directes, moyennant cette seule distinction qu'il devra fournir une prestation de deux journées de travail s'il paye au moins 3 francs de contributions directes, et d'une journée seulement, s'il paye moins de 3 francs ou s'il n'est tenu au paiement d'aucune contribution directe (*Id.*).

269. Les amendes prononcées pour défaut de plaque, en vertu de l'art. 34 du décret du 23 juin 1806, sont attribuables conformément à l'art. 32 de ce décret.

L'art. 32 de la loi du 10 avril 1841 n'a pas modifié, sous ce rapport, la législation existante.

Les peines déterminées par les règlements et ordonnances des anciens Etats

provinciaux et par l'art. 40 de la loi du 28 septembre 1791, ont été réduites, mais nullement les pénalités résultant de délits prévus par les autres lois. Ces pénalités sont donc attribuables d'après les dispositions desdites lois.

Les amendes de contravention à la police du roulage sont partiellement attribuables à l'Etat, non à titre de propriétaire des routes, mais comme représentant de la société. Toutes les pénalités pécuniaires qui n'ont pas été l'objet d'une attribution spéciale, lui appartiennent (20 décembre 1864).

270. Aucune loi ne permet à l'autorité supérieure d'imposer aux communes l'obligation d'établir des péages en matière de chaussées vicinales, fussent-elles de grande communication (7 janvier 1865).

271. Pour qu'un droit de péage proportionné au parcours d'une chaussée vicinale sur le territoire de deux communes puisse être autorisé, il faut l'assentiment des deux conseils communaux intéressés (*Id.*).

272. L'arrêté qui autorise la suppression d'un chemin vicinal crée, au profit des riverains (loi du 10 avril 1841, art. 29) un droit civil qui ne peut être retiré administrativement (18 janvier 1865).

273. S'il est reconnu que la décision communale ordonnant la suppression d'un chemin vicinal est entachée de nullité, ce chemin subsiste de droit, alors même que la décision précitée aurait été sanctionnée par le gouvernement, alors même que le sol dudit chemin aurait été aliéné au profit des riverains conformément à l'art. 29 de la loi du 10 avril 1841.

Dans l'hypothèse indiquée, l'autorité communale ou, à son défaut, la députation permanente à l'intervention des agents voyers, doivent faire rétablir la circulation interrompue, en assignant, s'il y a lieu, les possesseurs devant les tribunaux, à l'effet d'obtenir d'eux la restitution des terrains qui leur ont été vendus sans droit, sauf restitution du prix d'acquisition (25 janvier 1865).

274. Voirie vicinale. — Entretien. — Prestations. — Chevaux de halage. — Décision conforme à celle ci-dessus n° 47 (14 février 1865).

275. Les seules parties des délibérations provinciales qui soient susceptibles d'être approuvées par le Roi, aux termes de l'art. 27 de la loi du 10 avril 1841, sont celles qui tendent à modifier l'état de la voirie vicinale; quant aux autres parties, celles qui tendent au maintien de la situation actuelle des lieux, le gouvernement

n'a ni à les approuver, ni à les imputer; il ne dispose, du reste, en cette matière, d'aucun pouvoir coercitif (20 février 1865).

276. La loi du 20 mai 1863 n'ouvre point de recours au Roi contre les délibérations des conseils communaux qui décident le maintien des communications vicinales existantes.

Le recours n'existe que lorsque le conseil a décidé d'apporter une modification à la voirie, et lorsque la députation permanente a donné ou refusé son approbation à la décision communale (28 février 1865).

277. Il n'y a point lieu d'exiger des riverains, qui payent comptant, le prix d'expertise, la passation d'actes notariés, pour la cession des terrains distraits de la voirie vicinale conformément à l'art. 29 de la loi du 10 avril 1841; la quittance délivrée servira de titre à l'acquéreur.

Tout autre système serait contraire à l'art. 29 précité, en vertu duquel les riverains ont un droit acquis à la pleine propriété des chemins supprimés, à charge de la réclamer dans le délai fixé et d'en payer la valeur à dire d'experts (29 mars 1865).

278. Le droit accordé par l'art. 29 de la loi du 10 avril 1841, aux riverains d'un chemin vicinal supprimé, ne peut être soumis à aucune condition. Par les mots: « à dire d'experts », il faut entendre, non une expertise purement administrative, mais bien une expertise contradictoire, car il est évident que l'intention de la loi n'a pas été de livrer les riverains à la merci de l'autorité locale (*Id.*).

279. L'art. 29 de la loi du 10 avril 1841 est exclusivement applicable aux parcelles de terrain distraits de la voirie vicinale.

Les seuls chemins publics des communes qui puissent être légalement considérés comme vicinaux sont ceux qui sont mentionnés comme tels aux plans généraux d'alignement ou de délimitation arrêtés par la députation permanente, conformément à l'art. 9, § 1 de la loi du 10 avril 1841, et ceux qui ont été déclarés ou reconnus vicinaux postérieurement à l'approbation des atlas, en conformité des art. 25 § 1, 27 § 2, 28 de ladite loi de 1841, ou de l'art. 77 n° 6 de la loi communale (8 avril 1865).

280. En fixant le montant des prestations de travail manuel prévu par les nos 1 et 2, art. 14 de la loi du 10 avril 1841, le législateur a eu égard à la position de fortune des prestataires, partant de cette idée que celui qui possède plus que d'autres, jouit mieux qu'eux des avantages inhérents au bon entretien des chemins.

Mais le n° 3 du même article est conçu dans un autre ordre d'idées; il tend à la réparation des dommages par ceux qui les ont occasionnés, et dans la proportion de ces dommages.

Serait donc contraire à l'esprit comme au texte de la loi, la délibération communale qui répartirait les prestations de journées de travail d'animaux, à raison du nombre d'hectares exploités par les propriétaires, usufruitiers ou détenteurs d'animaux soumis à la taxe, et non par tête d'animal (27 avril 1865).

281. N'est point du ressort de l'autorité administrative, la réclamation d'un particulier tendant au rétablissement d'un chemin d'exploitation privée, irrégulièrement supprimé (6 juin 1865).

282. Le changement de direction et de largeur à apporter à un chemin vicinal limitrophe entre la Belgique et un pays voisin, doit être ordonné par le gouvernement, sur l'avis de la députation permanente et du conseil communal intéressé, par application de l'art. 25 de la loi du 10 avril 1841.

Si, en effet, l'intervention de l'autorité centrale est requise par cet article lorsqu'il s'agit de modifier la direction ou la largeur d'un chemin qui intéresse deux provinces, à plus forte raison doit-il en être de même lorsque ce chemin intéresse deux royaumes (8 juin 1865).

283. L'art. 90, n° 7, de la loi communale, en chargeant le collège des bourgmestre et échevins des alignements de grande et petite voirie, n'a nullement attribué à ce collège le droit de procéder par voie indirecte à l'élargissement total ou partiel, ni à la rectification des voies de communication communales, mission qui appartient exclusivement au conseil, aux termes de l'art. 76, n° 7, de la loi précitée.

Si un plan d'alignement existe, le collège doit s'y conformer; s'il n'existe pas de plan de cette nature, il doit simplement, à la demande des riverains, leur indiquer la ligne séparative de la voie publique et de la propriété privée, ligne sur laquelle les riverains pourront librement bâtir sans contrevenir à la loi (3 juillet 1865).

284. Sauf les cas de péril imminent que justifient certaines mesures de police administrative ayant pour objet de faire cesser le danger, l'administration, pas plus que les particuliers, ne peut se faire justice à elle-même; il appartient aux tribunaux seuls d'ordonner les réparations civiles, quelle qu'en soit la nature (*Id.*).

285. A défaut de plan d'alignement, tout

riverain peut user librement de sa propriété, à charge de respecter les dispositions réglementaires qui, dans l'intérêt d'une bonne police, peuvent toujours créer certaines charges ou servitudes d'utilité publique (*Id.*).

286. Les arrêtés provinciaux déclarant certains chemins vicinaux de grande communication, sont en dernier ressort.

Ce n'est que dans le cas où les travaux à exécuter pour l'entretien ou l'amélioration d'un chemin de grande communication seraient répartis entre les communes intéressées, qu'un recours au Roi serait recevable, aux termes de l'art. 24, § 2, de la loi du 10 avril 1841 (12 juillet et 25 août 1865).

287. Les anciens tableaux de la voirie vicinale, dressés en exécution des règlements des Etats députés des Pays-Bas, ne présentaient point le caractère officiel, obligatoire, que le législateur de 1841 a attribué aux atlas de la voirie vicinale; ils étaient purement indicatifs; ils constataient en fait l'existence de certains chemins, sans la légitimer (9 septembre 1865).

288. La loi du 18 mars 1833 sur les barrières n'est applicable aux chaussées vicinales, qu'en vertu d'un arrêté royal rendu en conformité de la loi du 24 mars 1838 (28 septembre 1865).

289. La distance de 2,500 mètres, dont il est fait mention à l'art. 7, § 4, de la loi du 18 mars 1833, doit se mesurer en ligne directe, et non d'après les sinuosités de la route (*Id.*).

290. L'appel au second degré prévu par l'art. 90 n° 8 de la loi communale, appartient exclusivement *aux personnes*, c'est-à-dire aux particuliers qui ont vu leurs demandes écartées par le collège des bourgmestre et échevins d'abord, par la députation permanente ensuite.

Ce droit d'appel ne peut, dans aucune circonstance, appartenir à l'administration communale dont la décision, portant refus d'autorisation de bâtir, a été réformée par la députation permanente (29 septembre 1865).

291. La loi du 20 mai 1863, qui a pour unique objet d'étendre la compétence de la députation permanente en matière de voirie vicinale, n'a point dérogé à l'art. 76, n° 7, de la loi communale, qui réserve au Roi l'approbation des plans généraux d'alignement, l'ouverture des rues, etc. (26 octobre 1865).

292. La loi du 10 avril 1841, qui désigne les agents chargés de constater les délits en matière de voirie vicinale (art. 31), ne fait pas mention des cantonniers.

En conséquence, les cantonniers institués par certains règlements provinciaux dans le

but d'assurer le bon entretien des chemins vicinaux ne sont point admis à dresser des procès-verbaux, quelle que soit l'analogie qui existe entre leurs fonctions et celles des cantonniers nommés en vertu du décret du 16 décembre 1811, pour veiller à la conservation des routes de l'Etat et des routes provinciales (22 novembre 1865).

293. La loi du 20 mai 1863, qui détermine les formalités à suivre pour opérer le *changement* d'un chemin vicinal, s'applique uniquement aux modifications de tracé dudit chemin; cette loi est inapplicable aux mesures ayant pour objet la conversion d'un chemin de terre en route pavée ou empierrée, etc. (30 novembre 1865).

294. Tout empiètement sur la voie publique constitue une atteinte à l'ordre, qu'il est, non-seulement du droit, mais du devoir des autorités locales de faire disparaître. Si une administration communale méconnaissait cette obligation et se refusait ou tardait à mettre à exécution un jugement ordonnant, conformément à l'art. 33 de la loi du 10 avril 1841, le rétablissement des lieux dans leur état légal, la députation permanente pourrait agir d'office en exécution de l'art. 88 de la loi du 30 mars 1836 (6 décembre 1865).

295. Aucune loi n'autorise le gouvernement à rendre les lois et règlements relatifs à la police du roulage sur les routes de l'Etat, applicables aux voies de communication urbaines des communes (6 décembre 1865).

296. Les cantonniers nommés par la société concessionnaire d'une chaussée vicinale n'existent qu'en vertu d'un contrat de concession; ils n'ont aucun caractère public, ne prêtent pas serment, et n'ont d'autre mission que de diriger et surveiller l'exécution des travaux entrepris par la société concessionnaire.

Ces cantonniers ne peuvent donc être assimilés aux gardes champêtres des particuliers, lesquels sont institués en vertu de la loi, sont des officiers publics appelés à dresser des procès-verbaux qui font foi en justice, et sont spécialement chargés de la conservation de la propriété rurale et des récoltes (10 janvier 1866).

297. Le doute, même sérieux, qui existerait sur le point de savoir si l'usage d'un chemin renseigné comme vicinal à l'atlas appartient légalement au public, ne saurait autoriser l'administration locale à négliger l'entretien et la conservation de ce chemin.

Au besoin, la députation permanente doit mettre le conseil communal en demeure,

soit de provoquer la suppression dudit chemin, soit d'en assurer le maintien (10 février 1866).

298. Les frais de réparation d'un pont qui fait partie intégrante d'un chemin vicinal, incombent à la commune toute entière, et non à la section de la commune qui est la plus intéressée à la conservation de cet ouvrage d'art (19 mars 1866).

299. L'arrêté royal qui approuve la délibération d'un conseil communal, tendante à l'établissement de péages sur une chaussée vicinale, n'a nullement pour effet d'obliger ce conseil à maintenir l'existence dudit péage, mais l'autorise simplement à percevoir la taxe.

Le péage dont il s'agit peut donc être supprimé, sans qu'il soit nécessaire de faire rapporter l'arrêté d'approbation (30 avril 1866).

300. Les arrêtés rendus par la députation permanente du conseil provincial, en conformité de l'art. 24 de la loi du 10 avril 1841, ayant pour objet de ranger certains chemins vicinaux parmi les voies de grande communication, ne peuvent avoir pour effet de modifier le tracé de ces chemins. Semblable modification ne peut résulter que d'une décision prise conformément à la loi du 20 mai 1863 ou à l'art. 27 de la loi du 10 avril 1841 (2 mai 1866).

301. L'arrêté royal du 29 novembre 1836 est inapplicable aux chaussées vicinales construites par voie de concession de péage. En cette matière, la plupart des attributions confiées au gouvernement par l'arrêté de 1836 doivent être réservées aux autorités communales, sous la surveillance de la députation permanente.

La marche à suivre, dans l'instruction des demandes en concession de péages communaux, est la suivante :

1° Toute proposition d'exécuter, par voie de concession de péages, des travaux d'utilité communale, sera accompagnée des différentes pièces prévues par l'art. 2 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836;

2° Si le conseil communal juge la proposition acceptable, il examinera, en premier lieu, s'il convient d'accorder la concession de gré à gré au demandeur, ou de recourir à une adjudication publique, et, dans cette dernière hypothèse, y fera procéder conformément aux lois sur la matière, en subordonnant, dans tous les cas, ses engagements à l'approbation de l'ensemble du projet par l'autorité supérieure;

3° Le conseil communal délibérera également sur l'exécution des travaux projetés

(loi du 20 mai 1863), sur l'établissement des péages à percevoir après l'achèvement complet desdits travaux (loi du 30 mars 1836, art. 76, n° 2), sur la concession à accorder à des particuliers ou sociétés (*Id.*, n° 1), et sollicitera, s'il y a lieu, l'autorisation de procéder aux acquisitions et expropriations de terrain nécessaires ;

4° Après l'accomplissement des formalités d'enquête prévues par la loi du 20 mai 1863, par l'arrêté royal du 26 juillet 1832, et par l'art. 75 de la loi communale, le dossier, accompagné de toutes les pièces justificatives, sera transmis à la députation permanente, qui statuera sur l'exécution des travaux conformément à la loi du 20 mai 1863 (sous réserve de l'approbation du gouvernement quant aux autres points), et émettra son avis sur les autres demandes du conseil communal ;

5° A l'expiration du délai prévu par la susdite loi de 1863, le dossier sera adressé au gouvernement, qui statuera définitivement sur l'ensemble, en approuvant, s'il y a lieu, les actes communaux concernant le péage, la concession, ainsi que les acquisitions de terrain, et en décrétant, le cas échéant, l'utilité publique des travaux à exécuter.

Les autorités communales devront toujours consulter le gouvernement avant de statuer, s'il s'agit de la création d'un chemin intéressant des communes appartenant à des provinces différentes (loi du 10 avril 1841, art. 25), si les travaux projetés se relient directement ou indirectement aux ouvrages militaires du royaume (arrêté royal du 26 juillet 1832, art. 7), ou aux dépendances de la grande voirie (13 juin 1866).

302. L'administration communale peut, sans approbation de l'autorité supérieure, autoriser l'établissement, à titre précaire, d'un chemin de fer industriel sur le sol de la voirie vicinale; pareille tolérance est toujours révoquée sans indemnité, si les intérêts de la circulation publique exigent son retrait.

Mais s'il s'agissait d'autoriser la construction dudit chemin de fer à titre de servitude sur le sol vicinal, la délibération communale devrait être sanctionnée par le gouvernement, conformément aux n° 1 et 6, art. 76 de la loi du 30 mars 1836 (4 juillet 1866).

303. En principe, c'est aux conseils communaux qu'il appartient de décider si l'utilité publique réclame des changements à l'état de la voirie vicinale, si tel chemin est inutile, si tel autre est dangereux, etc.

Pour que la députation permanente puisse ordonner d'office la suppression d'un chemin vicinal, il faut, aux termes de l'art. 27, § 2, de la loi du 10 avril 1841, que cette mesure soit nécessaire, c'est-à-dire que la suppression dont il s'agit soit motivée par des considérations sérieuses d'utilité publique (4 juillet 1866).

304. Le recours contre un arrêté provincial autorisant, conformément à la loi du 20 mai 1863, la suppression d'un chemin vicinal, arrêté publié le 22 avril, doit être exercé au plus tard le 7 mai suivant, à peine de non recevabilité (26 juillet 1866).

305. Les arrêtés provinciaux rendus en exécution de la loi du 20 mai 1863 doivent être publiés, non-seulement dans la commune où sont situés les chemins vicinaux qu'il s'agit d'ouvrir, de modifier ou de supprimer, mais encore dans chacune des communes intéressées.

Le recours prévu par ladite loi ne commence à courir qu'à dater du jour de la publication faite dans la localité à laquelle ressortit l'autorité ou le particulier dont émane l'acte d'appel (16 août 1866).

306. Décision conforme à celle ci-dessus, n° 276 (3 septembre 1866).

307. La loi du 19 mars 1866, concernant les impositions spéciales en matière de dégradations occasionnées aux chemins vicinaux par des exploitations industrielles, est applicable à la réparation des dommages causés par le passage de chariots servant au transport de betteraves destinées aux sucreries, et à celui des amendements destinés à la culture desdites betteraves.

Les transports dont il s'agit ont, en effet, un but industriel bien déterminé, et il résulte de la discussion de la loi précitée, que cette dernière frappera toutes les exploitations qui ont un caractère industriel, quand même ces exploitations seraient un accessoire de l'agriculture (25 octobre 1866).

308. Les chaussées vicinales concédées, qui doivent faire retour aux communes à l'expiration du délai de concession, appartiennent à la petite voirie, au même titre que les autres chemins communaux (17 novembre 1866).

309. Un arrêté royal ne peut rendre applicables aux chemins vicinaux les dispositions réglementaires qui, en matière de grande voirie, fixent les distances à observer pour les plantations et constructions.

Tout ce qui concerne la réglementation des voies vicinales est du ressort des conseils provinciaux (Loi du 10 avril 1841, art. 39). Il n'existe d'autre exception à cet

égard, que celle à laquelle s'applique la loi spéciale du 24 mars 1838, étrangère au point mentionné ci-dessus (17 novembre 1866).

310. Il appartient à la députation permanente d'autoriser en dernier ressort la suppression des chemins publics communaux qui ne dépendent pas de la voirie vicinale (17 novembre 1866).

311. Le gouvernement ne peut autoriser, conformément à la loi du 8 mars 1810, l'expropriation d'immeubles destinés à être incorporés dans une voie publique, que lorsque le plan de cette voie a été dûment approuvé (10 janvier 1867).

312. Lorsque plusieurs communes se sont concertées pour établir, sur une chaussée vicinale qui parcourt leur territoire, différents bureaux de perception de péages, la renonciation de certaines d'entre elles n'oblige point les autres à supprimer le droit perçu dans leur ressort (5 mars 1867).

313. La construction d'un pont formant le prolongement d'une chaussée vicinale doit être assimilée à l'ouverture d'une voie vicinale nouvelle et être instruite, conséquemment, d'après les règles tracées par la loi du 20 mai 1863 (15 mars 1867).

314. La loi s'oppose à ce qu'une exemption ou une réduction de droit en faveur des habitants d'une commune voisine soit accordée par l'arrêté royal autorisant l'établissement de péages sur une chaussée vicinale (18 mars 1867).

315. Les actes d'adjudication des péages communaux doivent être revêtus de l'approbation de la députation permanente, lorsque cette condition est inscrite dans l'arrêté royal autorisant l'établissement du péage; à défaut d'une clause spéciale à ce sujet, il y a lieu de procéder conformément à la distinction que prévoit l'art. 81 de la loi communale, modifié par la loi du 30 juin 1865 (16 mai 1867).

316. Il résulte du texte de l'art. 27 de la loi du 10 avril 1841, et il est de jurisprudence administrative, que la nécessité, ou, tout au moins, des considérations d'utilité publique bien établies, peuvent seules justifier l'intervention de l'autorité supérieure imposant d'office à une commune l'obligation d'ouvrir ou de subir une voie de communication locale sur son territoire (27 juillet 1867).

317. Le gouvernement ne peut qu'approuver ou improuver les délibérations des conseils communaux ayant pour objet l'établissement de droit de péages sur les chemins vicinaux; il n'a point le droit de les modifier d'office, même sur les propositions

de la députation permanente (23 août 1867).

318. Lorsque l'autorité compétente a décrété que, dans un même héritage, un chemin vicinal serait supprimé et un autre serait ouvert, sans stipuler que ce dernier, tant au point de vue du droit de propriété que du droit de passage, devrait être considéré comme substitué au premier, le propriétaire dudit héritage ne peut revendiquer ce sol du chemin supprimé, que dans les conditions prévues par l'art. 29 de la loi du 10 avril 1841, alors même qu'il aurait gratuitement cédé à la commune le droit d'user du chemin nouveau. Toutefois, la solution définitive du point litigieux est du domaine des tribunaux (26 août 1867).

319. Le collège des bourgmestre et échevins est incompétent pour ordonner le rétablissement du passage sur un chemin vicinal légalement supprimé.

Les art. 27 à 29 de la loi de 1841 ne prévoient pas uniquement le déclassement des voies vicinales; ils considèrent comme distraits de la circulation les chemins dont la suppression est autorisée ou décrétée (*Id.*).

320. L'art. 3 de la loi du 10 avril 1841, qui oblige le gouvernement à intervenir pour moitié dans la dépense à résulter de la confection des plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins vicinaux, est tout à fait étranger à la confection des plans que chaque jour les communes font dresser en vue de l'ouverture de communications nouvelles, vicinales ou urbaines (3 septembre 1867).

321. Ni la loi du 10 avril 1841, ni l'art. 76 de la loi du 30 avril 1836 n'ouvrent aux particuliers de recours au Roi contre les décisions des députations permanentes ayant pour objet l'approbation des rôles communaux d'entretien et d'amélioration de la voirie vicinale (10 septembre 1867).

322. L'exemption accordée par l'art. 7 de la loi du 18 mars 1833 n'est applicable qu'aux transports d'engrais de toute nature destinés à l'agriculture *dans le royaume*; toutefois c'est aux tribunaux seuls qu'il appartient de décider souverainement cette question (3 octobre 1867).

323. La déclaration de vicinalité d'un chemin, et son insertion sur les plans généraux d'alignement et de délimitation de la voirie vicinale, sont deux actes distincts.

Pour qu'un chemin soit déclaré vicinal, il ne suffit point que son usage soit public, il faut encore qu'il présente un caractère d'utilité générale pour l'ensemble des habitants; l'appréciation de ce point est confiée, par l'art. 77 de la loi du 30 mars 1836, aux con-

seils communaux, sous l'approbation de la députation permanente.

Mais le chemin ainsi déclaré vicinal ne doit point, par ce seul fait, être porté aux atlas déjà approuvés par l'autorité compétente; avant de l'y inscrire, la députation permanente doit s'assurer que le chemin en question n'est point privé, et faire procéder, en conséquence, aux formalités prévues par

les art. 5 à 8 de la loi du 10 avril 1841 (31 octobre 1867).

324. Les communes, pour pouvoir supprimer la perception des péages établis, moyennant la sanction royale, sur leurs chaussées vicinales, ne doivent point obtenir une autorisation du gouvernement (18 décembre 1867).

4^e SECTION.

Arrêts des Cours de cassation et d'appel.

1. L'administration forestière est non recevable à agir correctionnellement en adjudication d'amende, pour une usurpation sur un chemin, soit qu'on le considère comme une grande route, soit comme un chemin vicinal, soit comme une propriété privée faisant partie du domaine (Bruxelles, 23 février 1816. *Pasicrisie*, 58).

2. Les habitants d'une commune peuvent être témoins dans une cause où il s'agit d'un droit de passage réclamé en leur faveur par l'administration communale (Bruxelles, 12 février 1818, 33).

3. Lorsqu'en matière de voirie, il s'élève une question de propriété, la connaissance en appartient exclusivement aux tribunaux (Bruxelles, 25 février 1818, 41).

4. En cas d'expropriation pour cause d'utilité publique, l'arrêt royal qui ordonne des travaux publics et désigne les localités sur lesquelles les travaux doivent avoir lieu, ainsi que l'arrêt du Gouverneur qui détermine les propriétés particulières auxquelles l'expropriation est applicable, ne doivent pas nécessairement être signifiés ou communiqués aux propriétaires qu'ils concernent (Bruxelles, 1^{er} juillet 1818, 135).

5. D'après l'art. 165 de la loi fondamentale, toutes les contestations qui ont pour objet la propriété ou les droits qui en dérivent sont du ressort des tribunaux.

Aux termes de la loi de 1816, tous les conflits en matière civile ont été déclarés nuls, et toutes les contestations concernant la propriété et les droits qui en dérivent, renvoyées à l'autorité judiciaire.

Le point de savoir si un terrain déter-

miné est un chemin public ou une propriété privée, est une véritable question de propriété (Liège, 25 mars 1820, 92).

6. Les Etats députés ne sont pas compétents pour connaître d'une contestation ayant pour objet un sentier qui conduit vers l'église, prétendu, par les habitants d'une commune, sur une propriété particulière.

Leur juridiction, en cette matière, n'est point prorogée (Bruxelles, 22 février 1821, 310).

7. Le propriétaire riverain d'un chemin vicinal ne peut incorporer à son héritage la portion de ce chemin qui excède la dimension fixée par la loi pour la largeur des chemins (Bruxelles, 5 juillet 1821, 415).

8. L'acquéreur d'un héritage acquis postérieurement à la loi du 28 août 1792, peut, comme propriétaire riverain, réclamer les arbres, même si son vendeur avait, avant la publication de cette loi, cédé par arrangement de famille sa part dans l'utile du droit seigneurial de planter sur les chemins publics, à l'aîné des cohéritiers, seigneur du bourg ou village (Bruxelles, 28 février 1822, 73).

9. Les tribunaux sont incompétents pour connaître de la demande en démolition de travaux établis sur un chemin public et ordonnés par le bourgmestre, ensuite de délibération de la régence communale (Bruxelles, 18 mai 1822, 136).

10. Le pouvoir judiciaire est tenu d'office de se déclarer incompétent, lorsqu'il s'agit d'établir une imposition et de régler les parts contributives dans les frais de construction et d'entretien d'un pavé oc-

trouvé sur un chemin public pour l'exploitation d'un charbonnage, à raison des dégradations causées par les propriétaires des carrières améliorées par le pavage de la route qu'ils parcoururent (Bruxelles, 21 octobre 1822, 264).

11. Un mayeur qui, en acquit de ses fonctions et en vertu d'ordres administratifs, fait couper du grain croissant sur un terrain que l'autorité locale prétend avoir été usurpé sur la voie publique, ne peut être poursuivi, à raison de ce fait, par celui qui se prétend propriétaire du terrain, comme coupable du délit prévu par les art. 449 et 450 Code pénal (Bruxelles, Cassation, 24 juillet 1823, 476).

12. Les tribunaux ne peuvent, directement ni indirectement, prendre connaissance ni entraver l'exécution des actes administratifs, lors même que ces actes sembleraient avoir rapport au droit de propriété.

Lorsqu'il résulte d'une décision des Etats députés, qu'il y a eu empiètement sur la voie publique de la part d'un propriétaire riverain, ce tribunal, saisi de la poursuite intentée contre ce propriétaire du chef d'usurpation, ne peut, au mépris de la décision des Etats députés, admettre l'exception de propriété, et renvoyer l'affaire à fins civiles, en surséant au jugement de la poursuite correctionnelle (Bruxelles, Cassation, 26 juillet 1823, 488).

13. L'action en maintenue dans la jouissance d'un chemin ou sentier commun à tous ceux qui veulent s'en servir, intentée pour trouble arrivé dans l'année, est une action possessoire de la compétence du juge de paix (Liège, 5 avril 1824, 94).

14. Des particuliers n'ont pas qualité pour réclamer, *ut singuli*, la jouissance d'un chemin à l'usage des habitants de la commune, et dont ils prétendent qu'un particulier s'est indûment emparé.

On peut agir en pareil cas par action possessoire (Liège, 16 juillet 1825, 459).

15. Toute plantation faite par une partie entre les limites apparentes fixées pour la largeur d'un chemin public, élève la présomption d'une usurpation sur le sol de celui-ci, jusqu'à la preuve contraire, et il suffit que ce fait soit constaté par procès-verbal, pour qu'il y ait lieu aux poursuites devant le tribunal correctionnel. Le juge doit imposer, au particulier qui élève cette exception, un terme moral dans lequel cette contestation soit contradictoirement vidée, afin que l'action publique ne reste pas indéfiniment en suspens. Le prévenu ne peut se plaindre, dans ces circonstances,

qu'on le prive des avantages de sa possession (Bruxelles, 25 août 1825, 493).

16. Les tribunaux sont compétents pour connaître de l'action possessoire intentée par des particuliers, à l'effet d'être maintenus dans le droit de jouissance qu'ils prétendent avoir sur un sentier dont la suppression a été ordonnée par l'autorité communale (Bruxelles, Cass. 17 mars 1726, 93).

17. La démolition de constructions faites contre le prescrit d'un règlement ne peut être considérée comme constituant par elle-même une peine, et les tribunaux correctionnels sont incompétents pour l'ordonner, lorsqu'ils reconnaissent qu'aucune peine, ni d'amende, ni d'emprisonnement, ne peut être prononcée contre ceux qui les ont fait élever (Liège, 28 décembre 1826, 336).

18. L'autorité judiciaire n'est pas compétente pour connaître d'une demande en dommages-intérêts formée contre des ouvriers qui, n'agissant qu'en vertu des ordres de l'autorité communale, et en exécution d'une décision des Etats députés, ont démoli un mur que le demandeur avait fait construire sur un terrain prétendu chemin vicinal par l'administration (Liège, 8 février 1827, 55).

19. Tout empiètement ou obstacle à la viabilité d'un chemin rangé par l'administration dans la classe des chemins vicinaux, suscitè même par celui qui forme des prétentions à la propriété de ce chemin, n'en constitue pas moins une contravention à l'art. 52 du règlement provincial du Hainaut, en date du 23 mai 1824, si l'intéressé ne s'est pas pourvu en temps utile contre la prétendue usurpation de l'administration (Bruxelles, 4 octobre 1828, 286).

20. Les questions de servitude sont exclusivement du ressort des tribunaux, lors même que le droit de servitude est réclaté par une commune (Bruxelles, 25 octobre 1828, 304).

21. Décision conforme à celle rapportée ci-dessus n° 17 (Bruxelles, Cassation, 30 janvier 1829, 36).

22. Il ne suffit pas, pour qu'un acte doive être considéré comme constituant un acte administratif dont l'autorité judiciaire ne puisse connaître, qu'il ait été posé par une administration publique.

Il faut, pour pouvoir le considérer comme tel, que l'autorité administrative qui l'a posé, prétende l'avoir fait, soit en acquit des devoirs qui lui incombent, soit en vertu de résolutions ou dispositions prises par elle-même ou par l'autorité administrative supérieure.

Ainsi, l'autorité judiciaire est compétente pour connaître d'une action possessoire, formée par le propriétaire d'une maison dont l'autorité locale a fait enlever les marches qui se trouvaient sur la voie publique, sans qu'il conste que cet enlèvement ait été précédé ou soit le résultat d'une décision de l'autorité administrative, ou qu'il ait eu lieu en acquit des devoirs de cette autorité.

Les tribunaux sont, en général, compétents pour connaître des contestations nées d'un acte administratif proprement dit, qui a pour objet de porter atteinte au droit de servitude ou de jouissance qu'un particulier peut avoir à réclamer sur un chemin public (Bruxelles, Cassation, 3 février 1829, 40).

23. Lorsque différents propriétaires exercent en commun un passage dont ils jouissent comme d'un chemin d'exploitation rurale aboutissant à la voie publique, et nécessaire à la desserte de leurs fonds, il y a lieu à complainte dans le chef de celui qui est troublé dans l'exercice de ce passage (Liège, Cassation, 7 mars 1829, 78).

24. La présomption légale de propriété des arbres croissant sur les bords des chemins publics, établie en faveur des propriétaires riverains par l'art. 14 de la loi du 28 août 1792, ne peut être détruite par le fait que la commune, qui se prétend aussi propriétaire de ces arbres, a toujours disposé de ceux dont elle avait besoin pour la réparation des chemins, tandis que les propriétaires riverains n'ont, depuis plus de trente ans, exercé sur les mêmes arbres aucun droit de propriété (Bruxelles, 6 juin 1829, 215).

25. De ce que les propriétaires riverains sont réputés propriétaires des arbres croissant sur les bords des chemins, il ne s'ensuit pas qu'ils doivent également être réputés propriétaires du terrain sur lequel ces arbres se trouvent (*Id.*).

26. De ce que, dans une contestation relative à la propriété d'un terrain que l'autorité municipale prétend être un chemin communal, il pourrait y avoir lieu d'apprécier, comme moyens de preuve, des états de chemins, des délibérations et de l'autorité municipale ou autres actes administratifs, il ne s'ensuit pas que les tribunaux soient incompétents pour statuer sur cette question de propriété (Liège, 19 janvier 1832, 20).

27. Celui qui, atrait devant un tribunal de répression, excipe de la propriété du terrain sur lequel on l'accuse d'avoir commis un empiètement ou une autre contravention, est tenu de prouver sa propriété.

Lorsqu'en matière de voirie, il s'élève une question de propriété, la connaissance en

appartient exclusivement aux tribunaux (Liège, 8 février 1832, 36).

28. L'autorité judiciaire est compétente pour statuer sur des contestations relatives à la propriété d'un chemin vicinal (Liège, 8 février 1832, 74).

29. Une commune ne peut, pour s'affranchir de la juridiction ordinaire, invoquer une clause du cahier des charges, selon laquelle toutes les difficultés relatives à l'adjudication des travaux devraient être soumises sans appel à la décision des États députés (Bruxelles, 21 février 1832, 40).

30. La Constitution de 1831 a, aussi bien que la loi fondamentale de 1815, abrogé la législation française qui réserve à l'autorité administrative la connaissance des contestations élevées entre l'administration et les entrepreneurs de travaux publics. — Il n'est pas permis de stipuler cette réserve dans le cahier des charges de l'entreprise (Bruxelles, 25 septembre 1832, 260).

31. La Constitution belge a abrogé la loi du 29 floréal an X, dans la disposition qui attribuait à l'autorité administrative la poursuite et la répression des contraventions (Bruxelles, 11 janvier 1833, 7).

32. Le fait d'avoir négligé de tondre les haies, et de les tenir à une hauteur déterminée, le long des chemins vicinaux, en contravention aux règlements provinciaux, est un délit rural auquel s'applique la prescription d'un mois (Liège, 12 janvier 1833, 12).

33. Aucune loi ne défend au propriétaire riverain d'un chemin public, de faire dériver, privativement sur son héritage, les eaux pluviales. Il en était ainsi en droit romain. Le Code ne renfermant aucune disposition concernant le cours des eaux pluviales, les lois et la jurisprudence anciennes peuvent être invoquées en cette matière (Liège, 31 janvier 1833, 35).

34. La disposition de l'art. 4, § 2, de la loi du 28 pluviôse an VIII est abrogée par l'art. 92 de la Constitution de 1831. — La clause par laquelle un entrepreneur de travaux publics se serait soumis expressément à déférer toute contestation sur l'entreprise à la décision de l'autorité administrative, n'est pas valable (Bruxelles, 16 février 1833, 63).

35. Le ministère public peut requérir à l'audience la démolition d'un édifice construit en contravention, bien que la citation donnée de ce chef n'en parle point.

Le jugement qui ordonne la démolition d'un ouvrage fait au mépris d'un règlement municipal peut subsister, bien qu'il ne pro-

nonce pas la peine de police dont il reconnaît que la contravention est passible (Bruxelles, Cassation, 16 mars 1833, 64).

36. Celui qui prétend que la généralité des habitants d'une commune est sans intérêt relativement à la possession d'un chemin, est non fondé à reprocher les témoins produits par cette commune à l'appui de ses prétentions à la possession du chemin en litige, s'il ne rapporte pas la preuve que ces témoins se trouvent au nombre des habitants intéressés (Liège, 26 mars 1833, 109).

37. Les dispositions des lois et décrets attribuant aux autorités administratives la connaissance à la répression des contraventions de certains délits en matière de voirie, ont cessé d'exister depuis la Constitution (Bruxelles, Cassation, 29 mars 1833, 71).

38. L'entreprise de celui qui s'est chargé d'une réparation de chemins publics, et de l'achat des pierres nécessaires à cette réparation, ne constitue pas un acte de commerce (Bruxelles, 25 octobre 1830, 231).

39. La clause par laquelle un entrepreneur de travaux publics se serait, dans le cahier des charges, soumis à la juridiction administrative, ne peut recevoir son exécution, comme contraire à l'ordre des juridictions (Bruxelles, Cassation, 9 décembre 1833, 188).

40. La disposition de la loi du 6 mars 1831, qui exempte du droit de barrière les usines situées à une distance moindre de 2,500 mètres du poteau, doit s'entendre d'une distance mesurée en ligne directe, et non sur les détours que fait la route (Liège, 9 janvier 1834, 10).

41. Les arrêtés de l'autorité communale sur la propreté des rues, sont obligatoires quant aux mesures qu'ils prescrivent. — Ils ne le sont point quant aux peines qu'ils établissent, si elles excèdent les peines fixées par la loi en matière de petite voirie. — Les tribunaux doivent, dans ce cas, appliquer la peine légale, savoir : l'amende prononcée par l'art. 471, n° 5, Code pénal (Bruxelles, Cassation, 10 janvier 1834, 204).

42. L'arrêté royal du 23 janvier 1832, qui soumet à des mesures de police les voitures publiques dont il autorise la circulation pendant le dégel, est dans les attributions constitutionnelles du pouvoir exécutif. — Les infractions aux règlements d'administration publique portés en vertu de l'art. 67 de la Constitution de 1831, sont punissables des peines établies par l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818, aussi bien que les infractions aux dispositions de même nature prises sous

l'empire de la loi fondamentale de 1815 (Bruxelles, Cassation, 6 février 1834, 216).

43. Les contraventions à la loi sur l'impôt des barrières sont de la compétence des tribunaux de police correctionnelle (Bruxelles, 13 février 1834, 40).

44. En affranchissant de l'impôt des barrières les voitures employées au transport d'objets nécessaires au service de certaines usines, la loi a compris dans cette exemption toutes matières servant à l'exploitation de ces usines, et notamment les transports de farine sortant du moulin (Bruxelles, 13 février et 21 mars 1834, 40 et 76).

45. Une carte, quelle que soit son ancienneté, et quoique tirée des archives de la ville qu'elle concerne, ne peut, lorsqu'elle n'est appuyée d'aucune possession conforme, servir de preuve des indications qu'elle contient, et notamment, qu'un terrain, qu'elle indique comme place publique, aurait eu réellement cette destination.

Pour qu'un terrain soit imprescriptible, il ne suffit pas qu'il constitue une propriété publique, il faut encore qu'il soit destiné ou consacré actuellement à des usages publics.

Une propriété communale, qui a été primitivement place publique, mais a ensuite cessé de l'être, est, dès lors, susceptible de possession privée et de prescription.

La circonstance qu'un terrain n'a pas été porté au rôle des contributions, peut bien être un indice qu'on l'a considéré comme une propriété publique, comme un bien communal, mais nullement qu'il aurait été consacré à des usages publics (Gand, 14 juin 1834, 143).

46. Il n'appartient pas aux tribunaux de statuer sur le rétablissement ou les réparations à faire aux chemins publics (Liège, 17 juillet 1834, 192).

47. Les dispositions des lois et décrets attribuant aux autorités administratives la connaissance et la répression des contraventions de certains délits en matière de voirie, ont cessé d'exister depuis la Constitution (Liège, 25 juillet 1834, 196).

48. D'après la loi du 29 floréal an X sur le roulage, il y a contravention toutes les fois qu'il y a surcharge qui excède la tolérance; peu importe que, pour vérifier le poids de sa voiture, le conducteur se soit spontanément présenté au premier pont en bascule qui s'est trouvé sur la route qu'il avait à parcourir (Bruxelles, Cassation, 5 septembre 1834, 303).

49. L'exception de l'art. 12 du décret du 23 juin 1806 n'est applicable qu'au cas où la vérification est requise avant de commencer

le voyage, et ne pourrait jamais être appliquée à celui qui aurait déjà parcouru cinq lieues avant de faire faire la vérification (*Id.*).

50. Les régences ne peuvent, dans les ordonnances qu'elles sont autorisées à faire concernant la petite voirie, stipuler d'autres peines que celles fixées par le n° 5 de l'art. 471 Code procédure (Bruxelles, Cassation, 8 janvier 1853, 13).

51. Une commune est non fondée à réclamer, comme étant son domaine, le chemin que les Etats du Brabant ont déclaré ne pas former un chemin public, mais une avenue particulière, et qui a été, pendant longues années, dans la possession exclusive du propriétaire du terrain qu'il traverse (Bruxelles, 21 janvier 1835, 25).

52. Le jour où le délit rural a été commis n'est pas compris dans le délai d'un mois que la loi accorde pour commencer les poursuites; ainsi, le délit commis le 2 mai n'est pas prescrit si la poursuite a commencé le 2 juin (Liège, 27 janvier 1835, 37).

53. Il n'appartient pas aux tribunaux de statuer, soit sur une demande en rétablissement d'ouvrages et constructions qui empiétaient sur la voie publique, soit sur une demande ayant pour objet l'établissement d'un canal à travers le chemin public (Liège, 31 janvier 1835, 42).

54. Le dommage causé à une propriété particulière par des travaux exécutés dans les rues et chemins publics, pour l'utilité générale, donne ouverture à une indemnité. Par suite, il y a lieu à réparation de celui causé à un propriétaire par l'abaissement du sol de la voie publique (*Id.*).

55. L'exemption du droit de barrière accordée, par la loi du 18 mars 1833, aux voitures mises en réquisition pour service militaire, s'étend au retour de ces voitures, bien qu'elles aient un chargement (Liège, 12 mars 1835, 91).

56. La loi du 18 mars 1833, art. 7, § 4, en affranchissant de l'impôt des barrières les voitures employées au transport d'objets nécessaires au service de certaines usines, n'a pas entendu comprendre dans cette exemption le transport des objets en retour comme le transport des objets en allant; et notamment, le transport en retour des produits des matières premières qui, après avoir joui de l'exemption du droit, lors de leur importation dans l'usine, y ont reçu le degré de fabrication que cette usine était destinée à leur donner, n'est pas affranchi du droit (Bruxelles, Cassation, 26 mars 1835, 56).

57. Le fait d'avoir planté des bornes qui

anticipent sur la voie publique, ne rentre pas sous les dispositions de l'art. 471, n° 4, Code pénal, et ainsi n'est pas de la compétence des tribunaux de simple police (Bruxelles, Cassation, 27 mars 1835, 57).

58. Quel est le magistrat chargé de recevoir l'affirmation des procès-verbaux dressés par les préposés des ponts à bascule?

La circonstance que, dans un procès-verbal d'affirmation en cette matière, dressé devant un bourgmestre, il lui a été donné la qualité d'échevin, ne le vicie pas.

La prescription ordinaire est applicable aux contraventions de cette nature (Bruxelles, 9 mai, 1835, 191).

59. L'art. 8, sect. 7 du titre 1^{er} de la loi des 28 septembre-6 octobre 1791, qui fixe à un mois la prescription des délits ruraux, est obligatoire en Belgique (Bruxelles, Cassation, 14 mai 1835, 89).

60. Les règlements que les Etats provinciaux peuvent faire en exécution de l'art. 146 de la loi fondamentale de 1815, ne peuvent déroger aux lois existantes (Bruxelles, Cassation, 14 mai 1835, 90).

61. Les chevaux d'allége sont affranchis du droit de barrière (Liège, 18 juin 1835, 247).

62. La perception illégale du droit ne donne pas lieu à adjuger des dommages-intérêts contre le percepteur de barrière (*Id.*).

63. Lorsque le prévenu de contravention à un arrêté municipal qui interdit de faire paître des moutons dans les chemins vicinaux, excipe pour sa défense d'un droit résultant, selon lui, d'une possession immémoriale de faire pâturer ses moutons sur les chemins vicinaux de la commune, le tribunal correctionnel doit surseoir et renvoyer l'examen de cette question préjudicielle devant les tribunaux civils (Liège, 20 juin 1835, 257).

64. Le propriétaire d'un bâtiment joignant immédiatement la voie publique, et qui y ouvre des jours ou fenêtres, y a un droit irrévocablement acquis dès l'époque de leur établissement.

Et spécialement: le propriétaire d'une maison aboutissant à une ruelle, et qui y a pratiqué des fenêtres, ne peut être forcé à leur suppression par le propriétaire du sol de cette ruelle, qui a cessé, depuis, d'avoir sa destination publique (Liège, 24 juin 1835, 261).

65. La défense de bâtir hors d'alignement ne peut être considérée comme une atteinte au droit absolu de propriété.

La violation de cette défense entraîne la démolition des constructions et la confiscation des matériaux.

Les principes sur l'expropriation pour

utilité publique sont étrangers à cette matière (Bruxelles, 7 septembre 1835, 328).

66. La police et l'entretien des chemins vicinaux sont spécialement placés sous la surveillance des communes.

Ainsi, une commune peut, sous les peines fixées par la loi du 6 mars 1818, interdire aux propriétaires de faire pâturer leurs troupeaux dans les chemins vicinaux (Bruxelles, Cassation, 11 septembre 1835, 136).

67. Un tribunal correctionnel ne peut admettre, comme exception préjudicielle, l'allégation, par un habitant d'une commune, d'un droit de vaine pâture dans les chemins et terrains de la commune, et qu'il est, au surplus, depuis un temps immémorial, par lui et ses auteurs, en possession de ce droit, non à titre précaire, mais à titre de propriétaire (*Id.*).

68. Un arrêté qui prescrit aux parties lésées par une ordonnance de l'administration locale sur la voirie, d'en demander la réformation à l'autorité provinciale, n'oblige qu'autant que les choses soient encore entières. Les tribunaux sont directement accessibles et seuls compétents, quand il s'agit, non plus d'empêcher l'exécution, mais de réparer le dommage qu'elle a causé à la propriété (Bruxelles, Cassation, 11 novembre 1835, 154).

69. On peut acquérir sur une rue les servitudes de jour, d'égout et autres semblables.

Si la rue est supprimée, les servitudes doivent être respectées, et il y a lieu à indemnité dans le cas où leur extinction est jugée nécessaire pour utilité publique.

Si une ville aliène le terrain d'une rue supprimée, en déclarant seulement qu'elle subroge les acheteurs dans ses droits, ceux-ci sont tenus de respecter les servitudes qui y étaient établies (Liège, 12 décembre 1835, 358).

70. Les Etats députés sont compétents pour autoriser l'établissement d'un chemin nécessaire à l'exploitation d'une mine (Liège, 17 décembre 1835, 362).

71. L'individu qui, de bonne foi, sans intention de fraude et par un motif qu'il croit fondé sur la loi, refuse d'acquitter les droits de barrière, peut bien, s'il vient à succomber dans son exception, être condamné au paiement du droit, mais pas à l'amende de trente fois ce droit (Bruxelles, Cassation, 14 janvier 1836, 176).

72. Lorsque le siège de la perception d'une barrière est désigné de manière à rendre cette désignation inintelligible, on peut suppléer à ce vice par une preuve telle,

que le prévenu soit condamné, moins pour avoir contrevenu au texte de la loi, qu'à des obligations dont il était censé avoir connaissance (Bruxelles, 14 janvier 1836, 8).

73. Par cela que du bois est destiné au chauffage, il n'est pas bois d'affouage, et ne jouit pas de l'exemption des droits de barrière accordée au bois d'affouage par le § 7 de l'art. 7 de la loi du 18 mars 1833, si, d'ailleurs, il ne provient pas d'un partage de bois communaux (Bruxelles, Cassation, 14 janvier 1836, 176).

74. Aucune loi n'a abrogées dispositions qui investissent l'autorité administrative du droit de déclarer la vicinalité et de fixer la largeur des chemins qu'elle reconnaît nécessaires à la communication des communes.

Ce droit s'étend à toutes les communications des communes, quelle qu'en soit l'espèce.

Mais le pouvoir judiciaire est seul compétent pour statuer sur les questions relatives à la propriété du terrain et à tous les droits qui en dérivent.

La décision de l'autorité administrative n'exproprie pas de plein droit; elle ne dispense, ni des formes établies pour l'expropriation pour cause d'utilité publique, ni du règlement préalable de l'indemnité (Bruxelles, Cassation, 25 janvier 1836, 178).

75. Une poursuite pour contravention à la loi du 18 mars 1833 sur les barrières, et notamment à l'art. 13, ne peut avoir lieu que pour autant qu'il y ait procès-verbal régulier; il ne peut y être suppléé par la preuve testimoniale (Bruxelles, 2 février 1836, 19).

76. L'amende encourue par les voituriers, pour excès de chargement, ne doit pas être considérée comme une peine.

Elle n'est encourue qu'à titre de réparation du dommage causé à la route.

Il suit de cette distinction que la contravention ne doit être poursuivie en justice que lorsqu'il y a réclamation de la part du contrevenant, soit sur le poids de la voiture, soit sur l'amende ou sur sa quotité. Il peut acquitter volontairement et sans poursuites l'amende prononcée par le décret du 25 juin 1806 (Bruxelles, 13 février 1836, 35).

77. Au pouvoir judiciaire seul appartient la décision des questions de propriété ou de possession qui naissent de la recherche et de la fixation, par l'autorité administrative, des anciennes limites des chemins (Bruxelles, Cassation, 22 février 1836, 198).

78. L'action possessoire est recevable de la part d'un riverain qui se prétend troublé dans sa possession par la largeur assignée à un chemin.

Le juge de paix peut rechercher si le terrain litigieux entrainé dans les anciennes limites du chemin, à l'effet de vérifier si la possession était légale ou vicieuse, selon que l'objet était ou n'était pas susceptible d'une possession privée.

Il doit, s'il y a lieu, ordonner le rétablissement des choses dans leur état primitif, sauf à l'administration la faculté de provoquer l'expropriation dans les formes et avec les garanties légales (*Id.*).

79. Lorsque, dans un règlement sur la petite voirie, certaines dispositions ordonnent la démolition des constructions faites sans autorisation, tandis que d'autres ne la prononcent pas, les tribunaux ne peuvent, dans les cas où elle n'est point prescrite, la prononcer d'office et sur les seules conclusions du ministre public (Bruxelles, Cassation, 11 mars 1836, 211).

80. Les chemins d'agriculture et autres, dont la largeur était fixée à 12, 8, 6 et 4 pieds, n'étaient considérés, en Brabant, comme des servitudes de passage, que pour autant qu'ils fussent établis sur des fonds appartenant à des particuliers, et qu'ils servissent à un usage plus ou moins restreint et déterminé par eux, à l'exploitation d'un héritage, etc. Un chemin établi sur un bien communal, et consacré à un usage public, n'a pu être compris dans la vente de ce fonds, faite en 1813 par la caisse d'amortissement. La largeur des chemins destinés à l'agriculture était fixée, dans le Brabant wallon, à 12 pieds. Les chemins publics sont imprescriptibles (Bruxelles, 12 mars 1836, 54).

81. Celui qui est traduit en police correctionnelle pour avoir, au mépris d'un arrêté communal prohibitif, fait paître son troupeau dans un chemin de la commune, doit être renvoyé à fins civiles s'il allègue, par forme d'exception préjudicielle, qu'il a acquis le droit de pâturage dans les chemins et terrains vagues de la commune, et qu'il est, depuis un temps immémorial, par lui et ses auteurs, en possession de ce droit, non à titre précaire, mais à titre de propriété (Bruxelles, 26 mars 1836, 81).

82. La disposition de l'art. 38 du décret du 23 juin 1806, qui attribue au maire de la commune le jugement des contestations qui pourraient s'élever sur l'exécution des dispositions qu'il renferme, a perdu toute sa force depuis la Constitution, et, par suite, le ministre public peut, sans avoir à craindre qu'on lui oppose la maxime *non bis in idem*, poursuivre devant les tribunaux correctionnels une contravention dont un maire aurait déjà connu.

Les contraventions au décret du 23 juin 1806, réglant le poids des voitures de roulage, ne se prescrivent que comme les délits ordinaires.

Les procès-verbaux de ces contraventions peuvent être affirmés devant le magistrat communal (Liège, 15 avril 1836, 86).

83. La société contractée pour l'entretien et la réparation d'une route n'est pas commerciale.

Les tribunaux de commerce sont incompétents pour statuer sur les contestations entre les membres d'une pareille société (Liège, 16 mai 1836, 106).

84. La démolition des travaux faits en contravention aux règlements de la voirie ne peut être requise d'office par le ministre public (Bruxelles, Cassation, 20 mai 1836, 246).

85. Il n'existe pas de contravention aux lois sur les barrières de dégel, pour circulation avec charrettes portant un poids excédant celui autorisé par l'arrêté de fermeture, aussi longtemps que cet arrêté n'a pas été publié ni connu (Liège, 23 mai 1836, 107).

86. On doit considérer comme d'ordre public la disposition d'un arrêté des Etats provinciaux qui prescrit, en cas de voies de fait commises sur les chemins vicinaux, de sommer les délinquants de restituer les choses, sous trois jours, dans leur ancien état.

A défaut de cette formalité préalable, les poursuites dirigées contre les délinquants sont nulles (Bruxelles, 2 juin 1836, 127).

87. La question de savoir si le passage d'un chemin de fer à travers une chaussée doit emporter expropriation ou l'établissement d'une servitude, est, comme n'ayant trait qu'à des droits civils, du ressort des tribunaux.

Le passage d'un chemin de fer, en-dessus ou en-dessous d'une chaussée privée, ne constitue point l'établissement d'une servitude; l'Etat ou le concessionnaire du chemin ont le droit et sont tenus d'exproprier la partie de chaussée qui leur est nécessaire (Bruxelles, 4 juin 1836, 128).

88. Les règlements provinciaux sur les chemins, intervenus sous le régime précédent, n'ont force obligatoire que lorsqu'ils ne sont pas contraires aux lois en vigueur (Gand, 8 juin 1836, *Pascrisie*, 1841, 95).

89. La prescription d'un mois, de l'art. 40, titre II de la loi des 28 septembre-6 octobre 1791, sur la police rurale, commence à courir du jour du délit (Gand, 8 juin 1836, 137).

90. Le fait d'avoir empiété sur un chemin public et d'avoir intercepté un passage public, est un délit successif (*Id.*).

91. La loi du 18 mars 1833, art. 7, § 14, en affranchissant de l'impôt des barrières les voitures employées au transport d'objets nécessaires au service de certaines usines, a compris dans cette exemption le transport des objets en allant. Ainsi les chevaux et chariots appartenant à un meunier dont le moulin est situé à moins de 2,500 mètres du poteau d'une barrière, sont exempts de payer le droit, soit qu'ils transportent le grain au moulin, soit qu'ils transportent du moulin les grains réduits en farine (Liège, 21 juin 1836, 167).

92. Décision conforme à celle ci-dessus, n° 71 (Bruxelles, 8 juillet 1836, 178).

93. Est admissible l'exception préjudicielle proposée par un individu prévenu de contravention à un arrêté communal interdisant de faire paître des moutons dans les chemins vicinaux, exception qu'il fonde sur un droit de pâturage dans lesdits chemins et terrains vagues de la commune, et sur une possession immémoriale, par lui et ses auteurs, de ce droit, non à titre précaire, mais à titre de propriétaire (Bruxelles, Cassation, 21 juillet 1836, 282).

94. Un arrêt qui suppose, contrairement à l'art. 14 de la loi du 28 août 1792, les communes propriétaires des arbres existant sur les chemins publics, doit subsister néanmoins en vertu de l'art. 15, s'il constate spécialement que des arbres revendiqués par une commune croissaient dans un terrain qui lui appartenait (Bruxelles, Cassation, 27 juillet 1836, 291).

95. Une charrette attelée de chiens est soumise au droit de barrière (Gand, 9 novembre 1836, 236).

96. Tout obstacle ou empêchement apporté à la viabilité d'un passage rangé par l'autorité compétente dans la classe des chemins vicinaux, suscité même par celui qui forme des prétentions à la propriété de ce chemin, n'en constitue pas moins une contravention punissable, aux termes du règlement provincial du Brabant du 27 juin 1820, s'il ne s'est pas pourvu en temps utile contre la prétendue usurpation dont il se plaint (Bruxelles, 12 novembre 1836, 241).

97. Lorsque, dans un règlement de la petite voirie, certaines dispositions ordonnent la démolition des constructions faites sans autorisation, tandis que d'autres ne la prononcent pas, les tribunaux ne peuvent, dans les cas où elle n'est point comminée, la prononcer d'office et sur les seules conclusions du ministère public, alors surtout que la permanence des constructions faites sans autorisation n'a rien de contraire à l'ordre

public, ni à la régularité de la rue. — Elle pourrait être demandée à titre de réparation civile (Bruxelles, 13 novembre 1836, 242).

98. Celui qui a acheté le foin sur pied d'une prairie appartenant à un tiers, est exempt du droit de barrière, lorsqu'il transporte cette récolte vers sa propre grange ou ferme (Gand, 16 novembre 1836, 245).

99. Pour l'application de la loi du 7 ventôse an XII, qui détermine la largeur des jantes des roues des voitures employées au roulage d'après le nombre des chevaux, il ne faut pas faire entrer en ligne de compte les chevaux d'allége attelés dans les moments difficiles (Liège, 7 décembre 1836, 259).

100. Décision conforme à celle ci-dessus, n° 97 (Bruxelles, 11 février 1837, *Pasicrisie*, 1836, 244).

101. Le propriétaire qui démolit volontairement sa maison, et qui, par suite de l'alignement donné par l'autorité compétente, se trouve forcé d'en reculer la construction, a droit à une indemnité, tant pour le terrain qu'il délaisse, que pour le reste (Liège, 27 février 1837, 45).

102. Tout empiètement sur un chemin communal porté, sans réclamation, sur le tableau des chemins vicinaux, par l'autorité compétente, constitue par lui-même une voie de fait punissable aux termes du règlement sur les chemins vicinaux de la province de Hainaut du 23 mai 1824, sans que le délinquant puisse être reçu à demander son renvoi devant le juge civil, sous prétexte qu'il serait propriétaire de la partie du chemin emprise par lui (Bruxelles, 13 mai 1837, 109).

103. La commune qui veut raccorder un chemin vicinal sans issue à un autre chemin, ne peut réclamer le passage sur une propriété privée, aux termes de l'art. 682, Code civil, pour le cas d'enclave; elle doit faire décréter le raccordement d'utilité publique, pour obtenir le terrain nécessaire à sa construction (Liège, 12 juin 1837, 139).

104. Il fallait, d'après la coutume de Namur, une possession de quarante ans, pour acquérir une servitude de passage contre le Prince et l'Eglise; — les villes et communes leur étaient assimilées sous ce rapport (Bruxelles, 15 juin 1837, 137).

105. L'expression *chemins publics*, dont se sert l'art. 383 Code pénal, ne comprend pas les rues des villes, bourgs et villages. Ainsi le vol commis dans le chemin qui traverse les habitations d'un village, n'est pas passible de la peine portée en cet article (Liège, 12 juillet 1837, 181; Bruxelles, Cassation, 12 août 1837, 136).

106. Le délit d'avoir circulé, pendant la fermeture des barrières, avec une voiture surchargée, peut, en cas d'invalidité du procès-verbal, être établi par témoins (Bruxelles, 4 novembre 1837, 230).

107. La loi du 6 mars 1818 n'est applicable qu'aux règlements d'administration générale, ainsi qu'aux règlements provinciaux et communaux faits en exécution de la loi fondamentale.

Le fait d'un voiturier qui refuse de conduire sa voiture sur les ponts à bascule, ne tombe pas sous l'application de cette loi. L'art. 475, n° 4, Code pénal, est-il applicable au fait? (Bruxelles, 11 novembre 1837, 134).

108. Les gardes champêtres peuvent, sans l'intervention des autorités communales, rechercher et constater directement les délits commis en matière de voirie vicinale.

Le règlement, sur cette matière, des Etats provinciaux du Brabant, en date du 27 juin 1820, art. 18, n'a pu déroger à cette disposition légale (Bruxelles, 15 décembre 1837, 270).

109. Le fait d'avoir enlevé une certaine quantité de terre, extraite d'un fossé longeant un chemin vicinal, constitue le délit prévu par l'art. 44, titre II de la loi rurale.

Ce délit est prescrit par un mois (*Id.*).

110. Le propriétaire qui est obligé de subir un reculement dans la reconstruction d'une maison, conformément à un alignement tracé par l'autorité, a droit à une indemnité, non-seulement pour le terrain qu'il abandonne, mais encore pour la dépréciation qu'éprouve la partie de sa propriété qu'on lui laisse (Bruxelles, Cassation, 10 janvier 1838, 213).

111. L'exemption de l'obligation d'avoir des jantes larges, prononcée par la loi du 7 ventôse an XII, et le décret du 23 juin 1806, en faveur des voitures employées à la culture des terres, lorsqu'elles empruntent les voies de communications soumises au régime du roulage, n'est pas bornée aux limites de chaque exploitation, ni même à une distance déterminée (Bruxelles, Cassation, 23 février 1838, 241).

112. Décision conforme à celle ci-dessus, n° 76 (Cassation, 31 mars 1838, 263).

113. Le refus des voituriers de placer leurs voitures sur les ponts à bascule pour les faire peser, est passible des peines prononcées par l'art. 475, n° 4, Code pénal, indépendamment des amendes prononcées par le décret du 23 juin 1806 pour le cas de surcharge, ce que les préposés peuvent toujours constater en requérant les agents de la

force publique de leur prêter main-forte (*Id.*).

114. La sommation faite par un commissaire de police, de démolir un édifice menaçant ruine, ne peut équivaloir à la sommation de l'autorité administrative, dont parle l'art. 471, n° 5, Code pénal (Bruxelles, Cassation, 7 avril 1838, 265).

115. L'accomplissement des devoirs imposés aux conseils communaux par les lois des 14 décembre 1789, art. 5, et 24 août 1790, titre XI, art. 3, ne se borne pas à prévenir les dangers résultant des faits posés dans les rues, lieux et édifices publics; il s'étend aussi aux causes qui ont leur principe et leur siège dans l'enceinte des propriétés particulières, et dont l'action insalubre, se propageant au dehors, est de nature à compromettre la santé publique (Bruxelles, Cassation, 17 mai 1838, 306).

116. Est conforme à la loi, et pris dans les limites des attributions des conseils communaux, le règlement de police locale qui défend de charger, décharger ou conduire dans l'étendue du territoire de la commune, par voitures ou par bateaux, des matières en putréfaction, susceptibles de compromettre, par leurs exhalaisons, la salubrité publique (Bruxelles, Cassation, 14 juin 1838, 328).

117. Lorsqu'une construction a été faite par un locataire au mépris des dispositions existantes sur les alignements, et sans consentement du propriétaire, la démolition n'en doit pas moins être ordonnée à ses frais, sauf le recours du propriétaire pour le tort qu'il peut en éprouver (Bruxelles, 15 juin 1838, 151).

118. La tolérance de 200 kilogrammes au delà du poids permis pour la circulation des voitures, sur les chaussées soumises au régime du roulage, ne peut être invoquée qu'en temps ordinaire; il n'est point permis de s'en prévaloir lorsque les barrières sont fermées pour cause de dégel. Ainsi, est passible d'amende, la voiture à jantes larges, attelée d'un cheval, qui circule pendant la fermeture avec un poids qui excède 700 kilogrammes (Liège, 15 juin 1838, 152).

119. Lorsque le refus de paiement du droit de barrière n'est accompagné d'aucun acte tendant à empêcher la perception du droit, mais est fondé sur ce qu'à raison de certaines circonstances, le droit ne serait pas dû, si l'amende calculée à raison de trente fois ce droit n'excède pas 15 francs, c'est le tribunal de simple police, et non le tribunal correctionnel, qui est compétent pour connaître de la contestation. (Bruxelles, Cassation, 7 septembre 1838, 379).

120. En matière de barrières, les routes ne doivent pas être considérées isolément, mais comme formant un système général d'après lequel les emplacements de poteaux ont été déterminés.

Lorsqu'une barrière se trouve placée au point d'intersection de deux routes auxquelles elle est commune, les voituriers qui, ayant pris une de ces routes, passent à ladite barrière pour suivre ensuite l'un des embranchements qui viennent y aboutir, sont tenus d'acquitter le droit de barrière établi sur cette dernière, à raison du parcours de la route, au même titre que s'ils avaient continué à se diriger par la route primitivement prise (Liège, 17 novembre 1838, 236).

121. On peut considérer comme fonds enclavé et sans issue sur la voie publique, celui qui est bordé par un ruisseau dont le passage est dangereux ou difficile pour l'exploitation du fonds (Gand, 23 novembre 1838, 237).

122. Un particulier empiète sur un chemin vicinal, lorsqu'il fait des plantations en dehors de l'alignement qui lui a été tracé (Liège, 1^{er} décembre 1838, 243).

123. Le tribunal de simple police, chargé de réprimer les contraventions à l'art. 471, n° 4, Code pénal, doit aussi condamner les contrevenants à l'enlèvement des objets qui empêchent ou diminuent la liberté ou la sûreté du passage de la voie publique (Bruxelles, Cassation, 20 décembre 1838, 428).

124. L'art. 3 de la loi du 18 mars 1833, relative au maintien de la taxe des barrières, qui rend applicables à la taxe des barrières établies sur des routes en vertu d'actes de concession, les dispositions de la loi spéciale réglant le mode de perception, et celles de la loi sur le cahier des charges, n'est pas applicable aux routes communales concédées.

En conséquence, les concessionnaires de péage sur des chemins vicinaux pavés ou empierrés, qui font percevoir le droit avant d'avoir obtenu l'autorisation exigée par l'art. 4 de la loi du 18 mars 1833 sur le mode de perception de la taxe des barrières, ne sont pas passibles des peines comminées par l'art. 13 de la loi du 18 mars 1833 contenant le cahier des charges pour la perception de ces droits (Bruxelles, Cassation, 28 mars 1839, 52).

125. La législature en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, attribuée à l'administration civile le droit de décider les questions d'utilité publique des travaux à opérer.

Le pouvoir judiciaire est incompetent pour statuer sur ces sortes de conflits, et pour apprécier si la suppression d'un chemin est ou non d'utilité publique (Bruxelles, 24 avril 1839, 86).

126. Le voiturier qui a parcouru une partie de route avec un excès de chargement, est passible d'amende, bien qu'il n'ait pu faire peser sa voiture au lieu du départ, à défaut d'un pont à bascule (Bruxelles, 25 avril 1839, 87).

127. L'amende établie par l'art. 27 du décret du 23 juillet 1806, pour surcharge, a un caractère pénal, et, par conséquent, ce décret n'ayant pas prononcé exceptionnellement la responsabilité civile des maîtres, de ce chef, ceux-ci ne peuvent être tenus, comme tels, de répondre de l'amende encourue par leurs domestiques (*Id.* et Bruxelles, 11 mai 1839, 95).

128. Décision conforme à celle ci-dessus, n° 103 (Liège, 12 juin 1839, 108).

129. Décision conforme à celle ci-dessus, n° 127 (Bruxelles, 1^{er} août 1839, 154).

130. Le décret du 23 juin 1806, qui porte que tout voiturier ou conducteur pris en contravention pour excédant du poids fixé, ne pourra continuer sa route qu'après en avoir déchargé sa voiture, et qui statue que, jusque là, ses chevaux seront tenus en fourrière à ses frais, ne trouve pas sa sanction dans cette dernière mesure.

Si le conducteur passe outre avec la surcharge, faut-il appliquer, comme sanction pénale de cette contravention, l'arrêté du 25 mai 1837, art. 7, combiné avec la loi du 6 mars 1818, ou l'art. 475, n° 4, Code pénal ?

Le conducteur ne pourrait s'excuser en alléguant qu'aux termes des règlements existants, il n'a pu refuser de recevoir dans sa voiture les voyageurs qui se sont présentés.

La circonstance qu'il aurait donné ou offert caution, serait aussi indifférente, pour l'affranchir de la peine susdite (Bruxelles, 1^{er} août et 21 novembre 1839, 154).

131. Lorsqu'un règlement sur la petite voirie ordonne la démolition des constructions faites sans autorisation, les tribunaux ne peuvent se dispenser de la prononcer sur la conclusion de l'administration communale qui s'est portée partie civile.

Hors le cas de péril imminent, l'autorité communale n'a pas le droit de faire exécuter cette démolition par voie de police administrative (Bruxelles, Cassation, 9 août 1839, 165).

132. Les cimetières sont *res sacrae*, par tant imprescriptibles, pour la partie comme pour le tout.

Si l'on a pu admettre quelques modifications à ce principe d'imprescriptibilité, ce n'est que lorsque le droit exercé n'avait rien de contraire, soit à la sainteté, soit à la destination de la propriété sacrée.

Le droit de passer avec chevaux, chariots et autres voitures, ne serait pas de nature à être admis dans l'exception : il en serait autrement d'un simple droit de passage à pied (Gand, 3 février 1840, 42).

133. La précarité d'un droit de passage à pied n'empêche pas la prescription, par les voies légales, de la servitude avec chevaux, chariots et bestiaux (*Id.*).

134. Pour qu'il y ait lieu à l'application de l'art. 456 Code pénal, il faut que le fait d'avoir comblé un fossé ait eu lieu par malveillance et dans le dessein de nuire (Gand, 3 mars 1840, 71).

135. On ne peut bâtir le long d'une rue ou d'une route, sans autorisation de l'administration communale.

Quelle peine encourt celui qui contrevient à cette défense ?

En cas de contravention, l'administration communale ne peut demander, à titre de peine, la démolition des constructions élevées sans autorisation.

Il ne suffirait pas que la commune offrît de payer l'indemnité après la démolition (Bruxelles, 18 avril 1840, 105).

136. Lorsque celui qui a fait construire une maison, s'est préalablement et successivement adressé aux autorités compétentes, pour obtenir l'autorisation nécessaire, et qu'elles n'y ont pas trouvé d'inconvénients, dans ces circonstances, il ne peut exister de contravention aux lois de la matière (Liège, 30 avril 1840, 125).

137. Il n'appartient qu'à l'autorité administrative de décider si un chemin est ou non vicinal.

Ainsi, lorsqu'un chemin semblable, servant à l'usage de tous, mais non porté au tableau des chemins d'une commune, a été intercepté par un propriétaire riverain, le ministère public, qui poursuit cette voie de fait devant le tribunal correctionnel, en vertu de l'arrêté des Etats provinciaux du Brabant du 27 juin 1820, ne peut demander à prouver par témoins que la commune est en possession légale du chemin intercepté, et qu'il est à l'usage de tous (Bruxelles, 8 mai 1840, *Pasicrisie*, 1843, 51).

138. Une emprise d'environ 1 are 50 centiares de terre *tenant* à un chemin public, ne constitue point un empiètement passible des peines comminées par les lois sur la voirie. Un tel fait ne donne lieu qu'à une

action civile (Bruxelles, 15 mai 1840, 139).

139. Lorsqu'un particulier, avant de commencer la construction de sa maison, s'est adressé, pour obtenir l'autorisation, successivement au collège des bourgmestre et échevins et à la députation du conseil provincial, lesquels ont omis de statuer dans le délai porté par l'art. 90 de la loi communale, il n'y a pas lieu de la poursuivre comme ayant contrevenu à cette disposition législative (Liège, 16 mai 1840, 128).

140. Le ministère public est sans qualité pour requérir d'office la démolition des constructions faites en contravention aux règlements de police. Pour que le juge puisse ordonner cette démolition, il faut que l'administration communale se porte partie civile (Bruxelles, Cassation, 23 juin 1840, 408).

141. Les dispositions de l'art. 471, n° 4, du Code pénal, qui punissent ceux qui embarrassent la voie publique, ne s'appliquent pas au cas d'empiètement par des constructions. Cet article ne prévoit que les simples embarras occasionnés par le dépôt ou le délaissement temporaire et momentané, sur la voie publique, d'objets qui empêchent ou diminuent la liberté du passage (Bruxelles, Cassation, 15 juillet 1840, 440).

142. Décision conforme à celle ci-dessus, n° 90 (Gand, 29 juillet 1840, *Pasicrisie*, 1841, 95).

143. Décision conforme à celle ci-dessus, n° 89 (*Id.*).

144. Lorsque l'autorité administrative a porté un chemin sur le tableau des voies de communication existantes dans une commune, en quel sens le pouvoir judiciaire est-il compétent pour statuer sur la propriété du terrain et la demande en suppression du chemin ?

L'inscription au tableau approuvé par l'autorité administrative supérieure n'est pas suffisante pour établir la vicinalité du chemin, alors notamment que le tableau sur lequel le chemin est porté est intitulé : *Tableau des chemins vicinaux et autres* de cette commune : il incombe à la commune de prouver la vicinalité.

Dans quel sens faut-il entendre les dispositions de la loi communale sur l'ouverture, la reconnaissance et l'entretien des chemins vicinaux? (Bruxelles, 3 octobre 1840, 201.)

145. Lorsqu'une commune veut rendre vicinal un chemin qui ne l'est pas, elle est, comme dans tous les autres cas d'expropriation, assujettie aux formalités administratives et judiciaires prescrites par les lois, et surtout au paiement préalable d'une juste

indemnité (Bruxelles, 3 octobre 1840, 200).

146. Le délit d'usurpation sur la largeur d'un chemin public n'est point un délit permanent ou successif auquel aucune prescription ne peut être appliquée, tant que le chemin n'a point été rendu à son état primitif (Bruxelles, Cassation, 4 novembre 1840, *Pasicrisie*, 1841, 94).

147. L'exemption accordée aux matières premières, par l'art. 7, § 14 de la loi du 18 mars 1833, lors de leur importation dans les usines, ne peut être appliquée au transport qui s'en fait après qu'elles ont reçu le degré de préparation ou de fabrication qui leur était destiné.

Spécialement : Elle ne peut s'appliquer au transport des grains du moulin chez les particuliers, après qu'ils ont été réduits en farine (Bruxelles, Cassation, 4 novembre 1840, 95).

148. Une poursuite pour contravention à la loi du 18 mars 1833 sur les barrières, ne peut avoir lieu que pour autant qu'il y ait un procès-verbal régulier, sans qu'il puisse y être suppléé par la preuve testimoniale (*Id.*).

149. Le fait d'avoir, sur une grande route, déplanté une haie qui la longe, et de l'avoir, en même temps, dégradée en comblant le fossé au même endroit, constitue une contravention prévue par l'art. 40 de la loi du 28 septembre 1791. Cet article n'est pas restreint aux chemins vicinaux, mais il s'étend aux chemins publics en général qui, sans aucun doute, comprennent les grandes routes (Bruxelles, 18 décembre 1840, *Pasicrisie*, 1841, 373).

150. L'usage d'un passage comme chemin public ne donne pas droit de passage *titulo servitutis* (Gand, 2 janvier 1841, *Pasicrisie*, 1850, 106).

151. L'amende établie par l'art. 27 du décret du 23 juin 1806, pour surcharge, a un caractère pénal, et, partant, ce décret n'ayant pas prononcé exceptionnellement la responsabilité civile des maîtres de ce chef, ceux-ci ne peuvent être tenus, comme tels, de répondre de l'amende encourue par leurs domestiques (Bruxelles, Cassation, 19 janvier 1841, 103).

152. Lorsqu'un propriétaire est condamné correctionnellement pour avoir fait procéder à la reconstruction de la façade de sa maison, sans que l'autorisation par lui obtenue du collège des bourgmestre et échevins de la commune ait été soumise à l'approbation de la députation, la démolition des ouvrages effectués ne peut être requise par le ministère public, que lorsque le maintien de ces ouvrages constituerait une violation de l'or-

dre public, c'est-à-dire un cas d'usurpation sur la voie publique ou de contravention à un plan d'alignement précédemment arrêté (Liège, 22 janvier 1841, 344).

153. Les dispositions des art. 688 et 691, Code civil, sur les servitudes discontinues, sont sans application aux chemins qui servent à l'exploitation de plusieurs terrains (Bruxelles, Cassation, 25 février 1841, 127).

154. Décision conforme à celle ci-dessus, n° 140 (Bruxelles, Cassation, 1^{er} mars 1841, 84).

155. Les contraventions qui consistent dans le défaut de satisfaire aux réquisitions de l'autorité, peuvent se renouveler par des refus successifs; en conséquence, l'acquiescement prononcé à l'occasion d'une première poursuite, ne peut être invoqué comme chose jugée, par le contrevenant traduit en justice à la suite d'un nouveau procès-verbal.

Il en est spécialement ainsi, lorsque le riverain d'un chemin vicinal a refusé d'obtenir à la sommation de réparer un pont voisin de sa propriété, alors surtout que, dans la deuxième poursuite, le ministère public invoque à l'appui de ses réquisitions, une autre disposition du règlement sur les chemins vicinaux (Bruxelles, Cassation, 1^{er} mars 1841, *Pasicrisie*, 1849, 178).

156. La loi du 29 vendémiaire an V ne fait point obstacle à ce qu'un citoyen excipe du droit d'une commune, soit en demandant, soit en défendant, et s'en prévale uniquement aux fins de se justifier d'un fait pour lequel il est traduit devant le juge de répression. Il en doit surtout être ainsi, s'il s'agit d'établir l'existence d'un droit commun à tous, tel qu'un passage, qu'il prétend appartenir à la commune dont il fait partie (Liège, 5 avril 1841, 277).

157. Les expressions générales *chemins publics*, employées par l'art. 383 Code pénal, comprennent tous les chemins à l'usage du public (Bruxelles, Cassation, 4 mai 1841, 214).

158. Le droit de planter des arbres sur les chemins vicinaux n'appartient pas aujourd'hui aux riverains (Bruxelles, 4 mai 1841, *Pasicrisie*, 1842, 86).

159. En Brabant, et notamment sous la coutume de Wandre, la propriété se prescrivait par trente ans, et, en l'absence d'une exception formelle pour l'acquisition des chemins, cette règle doit leur être appliquée.

Ainsi, une commune peut être admise à prouver qu'elle est en possession, depuis plus de trente ans, d'un chemin qui sert à toute espèce d'usages pour les habitants et pour les étrangers, et présente tous les ca-

ractères d'un chemin vicinal (Liège, 6 mai 1841, 378).

160. Le mot *gouvernement*, de l'art. 438 Code pénal, doit s'entendre, non-seulement du pouvoir exécutif, mais encore de toute autorité légalement constituée, et exerçant une partie quelconque du pouvoir public.

Des droits de propriété ou de servitude, fussent-ils même établis, ne pourraient légitimer l'opposition par force ouverte, aux travaux arrêtés par l'autorité compétente (Liège, 8 mai 1841, 346).

161. Aucune loi n'impose aux communes, dans le cas de suppression d'un sentier communal, l'obligation de payer une indemnité préalable, à ceux qui pourraient souffrir un préjudice par suite de cette suppression; libre à eux de faire valoir leurs droits dans les formes ordinaires (*Id.*).

162. Les servitudes discontinues, et notamment le droit de pâturage, pouvaient, sous la coutume de Liège, s'acquérir par la prescription de quarante ans (Liège, 12 mai 1841, 305).

163. Une possession, même immémoriale et antérieure au Code, du droit de pâturage sur les chemins publics, n'a pu être que précaire et impuissante à fonder aucune prescription (*Id.*).

164. L'exemption prononcée par l'art. 7, § 15, de la loi du 18 mars 1833, réglant le mode de perception de la taxe des barrières, en faveur des chariots, voitures ou animaux qui transportent dans les villes, directement aux marchés, des légumes ou fourrages verts, ne s'applique pas au résidu de distillation dit *spoeling*.

La disposition du § 10 dudit article n'est pas restrictive : le but du législateur étant d'exempter du droit de barrière toutes les substances qui servent à fertiliser la terre, ce n'est que démonstrativement que ce paragraphe en énumère quelques-unes (Bruxelles, Cassation, 24 mai 1841, 216).

165. On ne peut contester l'utilité publique devant les tribunaux, nonobstant l'arrêt royal qui reconnaît, dans la forme légale, qu'il y a lieu à expropriation pour cette cause (Bruxelles, 26 mai 1841, 192).

166. L'Etat n'a pas seul qualité pour tenter une action en expropriation pour cause d'utilité publique.

Si les travaux qui donnent lieu à l'expropriation ont été concédés, elle peut être poursuivie en nom personnel par les concessionnaires (Bruxelles, 26 mai 1841, 192).

167. Les voitures publiques, circulant sur les chaussées soumises aux lois concernant la police du roulage, ne doivent pas, après

l'ouverture des barrières, porter sur la caisse l'indication de leur poids à vide, prescrite par le paragraphe 5 de l'arrêté royal du 28 janvier 1832. — Cette obligation ne concerne que les voitures publiques circulant pendant le temps de la fermeture des barrières (Bruxelles, Cassation, 13 juillet 1841, 298).

168. L'art. 471, n° 4, Code pénal, n'est pas applicable au fait d'avoir fermé un chemin par une barrière (Bruxelles, Cassation, 19 juillet 1841, 241).

169. Dans le délai d'un mois, endéans lequel doit être faite la poursuite des délits ruraux, conformément à l'art. 8, titre I, section VII de la loi du 28 septembre 1791, ne doit pas être compris le jour du délit; ainsi, est valablement intentée, le 26 octobre, l'action en répression d'un délit rural commis le 26 septembre (Bruxelles, Cassation, 5 août 1841, 201).

170. L'art. 471, n° 4, Code pénal, n'est pas applicable aux échafaudages servant à la construction d'une maison, dans le cas où un règlement aurait ordonné d'éclairer les matériaux à bâtir déposés sur la voie publique (Bruxelles, Cassation, 11 août 1841, 356).

171. Le ministère public a qualité pour requérir l'application des art. 4 et 5 de la loi du 29 floral an X, et, en outre, les peines fixées par l'arrêté du 28 janvier 1832, contre ceux qui ont été, pendant la fermeture des barrières, rencontrés avec une voiture surchargée (Gand, 11 août 1841, 249).

172. Les art. 5 de la loi du 29 floral an X, et 44 du décret du 23 juin 1806, qui, à défaut de déchargement de l'excédant du poids constaté, prescrivent la mise en fourrière des chevaux, n'établissent pas de pénalité pour le refus, de la part des contrevenants, d'acquiescer à cette mesure.

L'art. 5 de l'arrêté du 1^{er} décembre 1839, qui comble cette lacune, et déclare applicables à ce refus les peines portées par l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818, est pris en dehors des attributions du pouvoir exécutif (Bruxelles, Cassation, 12 septembre 1841, 295).

173. Le maître est civilement responsable de la réparation comminée par la loi du 29 floral an X sur le roulage (Gand, 11 octobre 1841, 249).

174. Les réparations dont il est parlé dans le décret du 23 juin 1806, sur la police du roulage, ont un caractère pénal, et les tribunaux correctionnels sont seuls compétents pour statuer sur les contraventions y prévues.

L'art. 14 de ce décret ne commine aucune

peine pour le refus, de la part des voituriers, de décharger l'excédant du poids autorisé.

L'art. 475, n° 4, Code pénal, ne peut être appliqué à ce refus (Bruxelles, 19 novembre 1841, *Pasicrisie*, 1842, 5).

175. L'amende établie par l'art. 27 du décret du 23 juin 1806, pour surcharge, a un caractère pénal, et, partant, ce décret n'ayant pas prononcé exceptionnellement la responsabilité civile des maîtres de ce chef, ceux-ci ne peuvent être tenus, comme tels, de répondre de l'amende encourue par leurs domestiques (*Id.*).

176. Les régences des communes sont juges naturels de la nécessité de maintenir les travaux faits sans autorisation le long de la voie publique, et il suffit qu'ils soient contraires au plan d'alignement et que les régences demandent la démolition, pour que les juges ne puissent se dispenser de l'ordonner (Liège, 15 janvier 1842, 132).

177. Il appartient à l'autorité administrative, et non aux tribunaux, de décider si un sentier est un chemin public.

De quelle peine est passible celui qui dégrade un chemin vicinal reconnu public ?

Peut-il élever la question préjudicielle de propriété ?

Quant à la question de savoir si le sentier est public, suffit-il, pour l'établir, qu'il résulte des pièces du procès, et de l'instruction, auxquels se joint l'aveu du prévenu, que le sentier par lui interrompu avait destination de chemin public, et qu'il est ainsi considéré par l'autorité administrative, sans qu'il faille un acte formel de l'autorité compétente, antérieur à la contravention, qui l'ait déclaré public ? (Bruxelles, 29 janvier 1842, *Pasicrisie*, 1843, 7).

178. Un chemin destiné à l'usage de tous les citoyens appartient, par cela seul, à la grande ou à la petite voirie, et se trouve, par suite, soumis aux dispositions de police qui sont communes à la grande et à la petite voirie (Bruxelles, Cassation, 15 février 1842, 67).

179. Le ministère public a qualité pour requérir d'office la démolition des constructions faites en contravention aux règlements, et qui constituent un empiétement sur le domaine public (Gand, 16 mars 1842, 84).

180. Sont exemptes du droit de barrière, les charrettes appartenant à des fermes situées à moins de 2,500 mètres de la barrière, lorsqu'elles retournent à la ferme avec une quantité plus ou moins forte de pelures de pommes de terre ou de paille destinées à la nourriture des bestiaux, ou de rames ou

échalas pour le service de l'exploitation (Bruxelles, Cassation, 11 avril 1842, 235).

181. La loi, en exemptant des droits de barrière les charrettes ou voitures qui transportent directement du laitage au marché, n'ayant déterminé, ni la forme que devraient avoir ces voitures, ni la quotité du chargement, c'est au juge du fait, seul, qu'il appartient de reconnaître, d'après les circonstances, s'il y a eu, ou non, intention de frauder (Bruxelles, Cassation, 2 mai 1842, 239).

182. L'obligation, imposée aux rouliers, d'avoir des plaques aux voitures de roulage, s'étend aux propriétaires des voitures de ferme qui se trouvent hors du rayon de l'exploitation (Bruxelles, 1^{er} juillet 1842, 176).

183. Dans certaines servitudes de passage, le fond dominant peut être le chemin pour l'usage ou la circulation duquel existe un autre chemin ou passage (Liège, 6 juillet 1842, 316).

184. La personne poursuivie pour avoir fait des constructions qui empiètent sur la voie publique, et acquittée *faute de preuves*, ne peut être reprise à raison du même fait (Cassation, 1^{er} août 1842, *Pasicrisie*, 1853, 455).

185. Les contraventions à raison de l'excès de chargement des voitures peuvent, à défaut de bascules, être constatées au moyen du cubage (Liège, 8 août 1842, *Pasicrisie*, 1846, 107).

186. L'habitude de ne payer le droit de barrière qu'au retour, dépendant uniquement de la volonté du préposé, ne peut lui faire perdre le droit de revenir au mode de perception établi par la loi, lorsqu'il le juge convenable. Il peut donc exiger ce droit sans devoir attendre le retour, et celui qui refuse de l'acquitter immédiatement se rend passible de l'amende.

Il n'y a point d'exception, à cet égard, pour les porteurs de dépêches (Bruxelles, Cassation, 17 octobre 1842, *Pasicrisie*, 1843, 25).

187. Le procès-verbal, en matière de voirie vicinale, dressé par un des échevins, ne doit pas être affirmé dans les vingt-quatre heures (Bruxelles, Cassation, 7 novembre 1842, 361).

188. Un chemin de culture n'est pas une servitude; il forme une véritable copropriété, qui se prouve à suffisance de droit par la possession trentenaire (Liège, 19 novembre 1842, *Pasicrisie*, 1843, 79).

189. Décision conforme à celle ci-dessus n° 175 (Bruxelles, 19 novembre 1842, 346).

190. Un passage destiné à l'usage public

de tous les citoyens a, par cela même, le caractère de chemin public, et se trouve, par suite, soumis aux règlements en matière de voirie, bien qu'il fasse partie des fortifications et soit la propriété de l'Etat (Bruxelles, Cassation, 21 novembre 1842, *Pasicrisie*, 1843, 14).

191. Les usagers d'une forêt sont tenus au payement des contributions foncières et aux frais de réparation des chemins vicinaux, dans la proportion de leur jouissance, et non jusqu'à concurrence d'un huitième; la disposition de l'ordonnance du 8 février 1772, qui ne les assujettissait qu'au payement d'un huitième, a été abrogée (Bruxelles, Cassation, 17 décembre 1842, *Pasicrisie*, 1843, 73).

192. Décision conforme à celle ci-dessus n° 105 (Liège, 19 janvier 1843, 155).

193. L'art. 7 § 14 de la loi du 18 mars 1833, sur la perception de la taxe des barrières, introduisant une exemption en faveur des voitures appartenant à des fermes, etc., situées à moins de 2,500 mètres de la barrière, c'est au prévenu qui l'invoque à établir le fondement de son exception.

La distance de 2,500 mètres, dont parle le paragraphe, doit s'entendre de la distance du poteau à la ferme même, et non de celle du poteau à l'endroit où la voiture quitte la chaussée (Bruxelles, Cassation, 31 janvier 1843, 94).

194. Pour qu'un chemin soit réputé vicinal, et qu'il soit ainsi présumé servir à la communication des voitures, il suffit que l'autorité compétente l'ait, bien ou mal, déclaré tel, n'eût-il pas même la largeur attribuée à ces chemins par les lois sur la matière.

Bien qu'à l'autorité administrative seule appartienne le droit de déclarer la vicinalité d'un chemin, les tribunaux ont toute juridiction, soit pour apprécier la nature de ce chemin, soit pour décider que cette déclaration existe et qu'elle a été complètement faite (Liège, 8 février 1843, 212).

195. Les maîtres ou propriétaires de voitures de roulage sont civilement responsables des condamnations pécuniaires prononcées contre leurs domestiques, pour avoir circulé avec des voitures dont les jantes n'avaient pas les dimensions prescrites par les lois sur le roulage (Bruxelles, Cassation, 13 février 1843, 59. — Gand, 8 mars 1843, 93).

196. Les poulains de lait, non ferrés et ne pouvant servir de moyens de transport, ne sont pas soumis au droit de barrière (Bruxelles, Cassation, 13 mars 1843, 125).

197. L'autorisation donnée à une commune par la députation provinciale, d'agir en justice du chef d'un empiètement commis dans un terrain communal, est suffisante pour agir en revendication d'une parcelle usurpée d'une ancienne route romaine qui la traverse (Liège, 15 mars 1843, 261).

198. Les anciennes routes, et notamment la chaussée des Romains, qui va de Tongres à Waremme et traverse la province de Namur, pour l'établissement ou la conservation desquelles on ne trouve aucun acte de propriété posé, soit par l'Etat, soit par la Province, doivent être considérées comme vicinales, quels que soient, d'ailleurs, l'étendue de leur parcours et leur degré d'utilité (*Id.*).

199. Pour jouir de l'exemption du droit de barrière accordée par l'art. 7, § 15, de la loi du 18 mars 1833, il faut que les voitures transportent directement au marché le lait dont elles sont chargées. — La circonstance qu'il n'y aurait pas de marché au lait dans la ville où il a été transporté, et qu'il aurait été vendu à des revendeurs et aux particuliers, ne suffit pas pour pouvoir profiter de l'exemption (Bruxelles, Cassation, 20 mars 1843, 140).

200. La consignation du droit de barrière, en cas de contestation, est toujours obligatoire (Bruxelles, Cassation, 20 mars 1843, 96).

201. Les mots *s'il y a lieu*, de l'art. 33 de la loi du 10 avril 1841, sur les chemins vicinaux, ne donnent pas au juge qui reconnaît l'existence de la contravention et qui applique la pénalité, l'alternative arbitraire de faire disparaître ou de laisser subsister des ouvrages dont l'existence est contraire aux règlements et préjudiciable à la chose publique (Bruxelles, Cassation, 8 mai 1843, 190).

202. Aux termes de la législation romaine, le caractère distinctif des chemins publics et privés consiste en ce que le sol sur lequel les premiers sont établis forme une propriété publique, tandis que le sol des seconds demeure la propriété des particuliers; les chemins privés sont seuls susceptibles d'une servitude de passage proprement dite (Bruxelles, Cassation, 3 juin 1843, 198).

203. Une commune, être moral, pouvant posséder des biens, parmi lesquels sont les voies de petite communication, susceptibles, comme ceux des particuliers, de servitudes, soit à leur charge, soit en leur faveur, on peut considérer comme fonds dominant un chemin communal à l'usage et à la circula-

tion duquel sert une servitude de passage traversant la propriété d'un particulier (*Id.*).

204. Les percepteurs des barrières n'ont pas le pouvoir de constater les contraventions jusqu'à inscription de faux : leurs procès-verbaux peuvent, conformément à l'art. 154 Code instruction criminelle, être débattus par des preuves contraires (Bruxelles, Cassation, 5 juin 1843, 222).

205. Bien que le § 15 de l'art. 7 de la loi du 13 mars 1833 ne parle que des voitures qui transportent des légumes, etc., l'exemption est également applicable aux voitures lorsqu'elles reviennent des villes après le transport effectué (*Id.*).

206. Le droit incorporel de passage par le public sur la propriété d'autrui est une véritable servitude réelle de passage, non susceptible de prescription, aux termes de l'art. 690 Code civil (Gand, 20 juin 1843, 184).

207. En thèse générale, on entend par *chemin public*, celui dont le sol même appartient au public.

C'est dans ce sens qu'on peut dire qu'un chemin public peut s'acquérir par la prescription. Ici, l'art. 691 Code civil, consacrant l'imprescriptibilité des servitudes discontinues, est sans application. Cependant, le passage par le public sur un chemin, pendant un temps, quelque long qu'il soit, ne suffit pas pour opérer cette prescription. Il faut, pour cela, des faits plus caractéristiques d'une vraie possession, et exclusif de toute idée de tolérance et de propriété privée (*Id.*).

208. La circonstance qu'un chemin sert de communication entre communes est insuffisante pour imprimer à un tel chemin le caractère de chemin public. Ce fait ne peut avoir quelque importance, que pour autant que la nécessité de la communication soit établie (*Id.*).

209. Le droit de planter des arbres sur les chemins vicinaux appartient aux riverains, à moins que la commune ne prouve qu'elle a acquis ce droit par titre ou par possession (Gand, 30 juin 1843, 262).

210. L'inscription d'un chemin sur le tableau des voies de communication existantes dans une commune, faite par l'autorité administrative en vertu des dispositions sur cet objet, n'empêche pas de porter devant les tribunaux une contestation relative à la nature, à la destination ou à la largeur du chemin. — Une telle inscription ne suffit pas pour changer les caractères du chemin, tel qu'il existait (Bruxelles, 26 juillet 1843, 317).

211. Celui qui, sans toucher à un chemin, enlève les terres qui le soutiennent, de manière à faire naître le danger d'un éboulement et à compromettre la sûreté de la circulation, détériore ce chemin et commet la contravention prévue par l'art. 56, n° 7, du règlement de la députation permanente du conseil provincial d'Anvers. La circonstance que le contrevenant serait locataire du bien sur lequel l'extraction a eu lieu n'est pas un motif d'excuse. Le procès-verbal constatant une pareille contravention fait foi de son contenu, tant qu'il n'est pas démenti par une preuve légale contraire (Bruxelles, Cassation, 6 novembre 1843, *Pasicrisie*, 1844, 52).

212. Le droit de planter des arbres et de creuser des fossés sur un terrain vague d'une commune, est un droit foncier de la nature de ceux qui ne sont pas supprimés d'une manière absolue par les lois abolitives du régime féodal. La loi du 26 juillet 1790, art. 2, n'est-elle applicable qu'aux rues, places publiques et chemins? (Bruxelles, 20 avril 1844, *Pasicrisie*, 1845, 339).

213. N'est point reprochable comme témoin, le garde particulier d'une des parties. — Les habitants d'une commune ne sont pas reprochables dans un litige où il s'agit du maintien d'un chemin prétendu vicinal, s'il n'est pas articulé qu'ils cultivent des terrains avoisinants (Liège, 10 juillet 1844, *Pasicrisie*, 1847, 108).

214. Il ne peut suffire de simples faits de passage non appuyés sur un titre ou sur des actes caractéristiques de la propriété, pour faire acquérir un chemin public à une commune; ils sont également inopérants pour faire naître un droit de passage à son profit (*Id.*).

215. Le plus ou moins de largeur d'un chemin vicinal, le plus ou moins de difficulté à le parcourir, n'autorisent pas les habitants d'une commune, et encore moins un particulier, à se frayer un passage à travers une propriété privée (*Id.*).

216. L'expression *voie publique*, dont se sert l'art. 683 Code civil, embrasse, dans sa généralité, non-seulement les routes royales, provinciales, communales ou vicinales, mais encore les sentiers et tous autres chemins publics, quelle qu'en puisse être la dénomination (Bruxelles, Cassation, 8 août 1844, 217).

217. Est légale et obligatoire, la disposition des règlements arrêtés par les conseils provinciaux, qui défendent de planter des haies, sur le bord des chemins vicinaux, à moins de 50 centimètres de distance de la

crête extérieure des fossés, et sans une permission écrite délivrée par l'administration communale (Bruxelles, Cassation, 23 août 1844, 311).

218. En matière d'usurpation sur un chemin vicinal, si le prévenu conteste la vicinalité du chemin et demande, de ce chef, son renvoi à fins civiles, renvoi auquel a consenti le ministère public, le juge ne peut, sans avoir égard à cette demande, apprécier *de plano* la nature du chemin et prononcer, par suite, sur la contravention (Bruxelles, Cassation, 9 décembre 1844, *Pasicrisie*, 1845, 226).

219. Lorsque des procès-verbaux constatent un encombrement de la voie publique, le juge ne méconnaît pas la foi qui leur est due, en décidant que le dépôt a été fait par nécessité, et qu'ainsi l'art. 471, n° 4, Code pénal, ne peut recevoir son application. Il en est surtout ainsi quand ces procès-verbaux ne mentionnent pas l'absence de nécessité.

S'il appartient aux officiers de police de constater les faits matériels, il appartient au juge d'en apprécier la moralité (Bruxelles, Cassation, 30 décembre 1844, *Pasicrisie*, 1845, 120).

220. Il faut considérer comme voiture de roulage, celle qui transporte de la paille battue de la campagne à la ville, lors même que celui qui fait effectuer ce transport a lui-même fait la récolte dont la paille provient, et qu'il destine cette paille à son propre usage. A une semblable voiture ne peuvent s'appliquer les exceptions consacrées par l'art. 8 de la loi du 7 ventôse an XII. Ces exceptions ne peuvent être invoquées que lorsqu'il s'agit de transports qui se font d'un point à un autre d'une ferme et de ses dépendances (Bruxelles, 23 janvier 1845, 71).

221. L'autorisation du gouverneur civil, requise par l'art. 4 de l'arrêté du 28 janvier 1832, pour la circulation, en temps de fermeture des barrières, des voitures chargées des approvisionnements de l'armée, ne doit pas être donnée par chaque gouverneur des provinces diverses dont ces voitures traversent le territoire (Liège, 1^{er} mars 1845, 70).

222. Les tombereaux servant au transport des boues et immondices sont soumis à la plaque. Il y a lieu de prononcer une amende pour chaque contravention (Bruxelles, 6 mars 1845, *Pasicrisie*, 1846, 196).

223. Bien que, dans le Brabant, la propriété des chemins publics, vains pâturages, terrains incultes et déserts, appartint au souverain, il était néanmoins d'usage, dans

les cessions de seigneuries faites par le prince, de transférer au seigneur, conjointement avec la juridiction, le droit de plantation sur les chemins et propriétés publiques, ainsi que toutes les autres prérogatives qui appartenaient au prince, excepté la souveraineté et les grandes régales, sans qu'il fût nécessaire d'exprimer spécialement tous les droits dans l'acte de cession. Le seigneur, jouissant ainsi des droits utiles sur les chemins publics, et notamment de certains droits de passage, avait la charge d'entretenir les ponts, etc., faisant partie de la voirie.

Ces droits et obligations ont été supprimés par suite de l'abolition du régime féodal.

C'est à la commune, et non au propriétaire, qu'incombe aujourd'hui cette charge de réparation.

Le propriétaire d'un moulin ne pourrait être astreint au rétablissement du pont, que par interprétation de son titre de concession primitive. Cette charge étant seigneuriale, la clause par laquelle le seigneur, en vendant le moulin, aurait grevé l'acquéreur de cette réparation, n'en aurait changé ni la nature, ni le titre (Bruxelles, 13 mars 1845, *Pasicrisie*, 1846, 72).

224. Pour pouvoir conduire, pendant le temps de la fermeture des barrières, une voiture chargée pour l'approvisionnement des armées et des places de guerre, il suffit que le voiturier soit muni de l'autorisation du gouverneur de la province d'où se fait l'expédition, encore bien que le trajet doive se faire sur le territoire d'autres provinces (Bruxelles, Cassation, 14 avril 1845, 420).

225. L'exemption prévue au § 14 de l'art. 7 de la loi du 18 mars 1833 ne se rapporte qu'au transport d'objets que l'on importe dans l'usine, et qui sont nécessaires à son service, et non au transport en retour des produits fabriqués.

Spécialement: Le transport des farines hors d'un moulin ne tombe pas sous l'exception à l'obligation de payer le droit de barrière (Bruxelles, Cassation, 20 avril 1845, 430).

226. Les règlements d'administration intérieure et de police, que les conseils provinciaux ont le droit de faire, peuvent porter sur tout objet d'intérêt général susceptible d'être réglé, mais non encore réglé par la loi ou par un règlement d'administration générale (Bruxelles, Cassation, 28 mai 1845, *Pasicrisie*, 1846, 203).

227. Un cultivateur qui circule, dans la commune du lieu de son exploitation, avec

un tombereau à deux chevaux chargé d'une tonne d'huile et d'un sac de tourteaux, ne tombe pas sous l'application de la loi du 23 juin 1806, en ce qui concerne la nécessité d'une plaque (Bruxelles, 13 juin 1845, *Pasicrisie*, 1846, 195).

228. Une voiture de brasseur à un cheval, non chargée, et circulant dans la ville où le propriétaire a son domicile, n'est pas soumise à la nécessité de la plaque (*Id.*).

229. L'art. 34 de la loi du 23 juin 1806, qui enjoint aux propriétaires de voitures de roulage, de les munir d'une plaque en métal, portant les noms, etc., des propriétaires, est applicable au fermier qui conduit, avec une charrette attelée d'un cheval, ses denrées au marché. Une plaque en papier ne suffit pas (Bruxelles, 15 juin 1845, 284).

230. L'art. 34 de la loi du 23 juin 1806, qui enjoint aux propriétaires de voitures de roulage de les munir d'une plaque en métal portant les noms, etc., du propriétaire, est applicable au fabricant qui conduit, avec une charrette attelée d'un cheval, ses marchandises dans une ville hors de son arrondissement (Bruxelles, 30 octobre 1845, *Pasicrisie*, 1846, 194).

231. Un tombereau à trois roues sur lequel un cultivateur fait transporter un veau dans une commune voisine, n'étant point une voiture de roulage, mais simplement une voiture servant à l'agriculture, ne tombe pas sous l'application de la loi sur la plaque (Bruxelles, 6 novembre 1845, *Pasicrisie*, 1846, 195).

232. L'indemnité proportionnelle prononcée par la loi du 29 floréal an X, art. 4, et par celle des 7-17 ventôse an XII, art. 3, et le décret du 23 juin 1806, contre les voituriers qui parcourent avec surcharge les chaussées soumises aux lois sur la police du roulage, ayant autant le caractère de peine que celui de réparation civile, il s'ensuit que la loi du 6 mars 1818, qui autorise les tribunaux à infliger certaines peines dans les cas où la loi n'en a pas elle-même prononcé, n'est pas applicable (Bruxelles, Cassation, 17 novembre 1845, *Pasicrisie*, 1846, 70).

233. Les maîtres ou propriétaires de voitures de roulage sont civilement responsables des condamnations pécuniaires prononcées contre leurs domestiques, pour avoir circulé avec des voitures dont les jantes n'avaient pas les dimensions prescrites par les lois sur le roulage (Liège, 18 décembre 1845, *Pasicrisie*, 1846, 16).

234. L'omission, par le maître d'une voiture de roulage qui a circulé, d'y faire peindre la plaque prescrite, constitue une con-

travention prévue par l'art. 34 du décret du 23 juin 1806, qui donne lieu à une amende solidaire contre le maître et le domestique (*Id.*).

235. Il est de principe que la dépréciation ou moins-value d'un terrain placé le long de la voirie, occasionnée par suite d'un rétrécissement ou recul forcé décrété par l'autorité compétente, doit être compensée, jusqu'à due concurrence, avec les avantages procurés à la partie restante, par les travaux faits, à la même époque, par l'administration, sur la partie du terrain cédée (Liège, 13 décembre 1845, *Pasicrisie*, 1847, 91).

236. N'est pas soumis au droit de patente celui qui, pour compte du repreneur d'une barrière (ce dernier patenté à cette fin), en fait la recette, sans en être, d'ailleurs, ni le gérant, ni le sous-entrepreneur (Bruxelles, Cassation, 23 décembre 1845, *Pasicrisie*, 1846, 79).

237. L'inscription d'un chemin au tableau des chemins vicinaux d'une commune, ne saurait avoir pour effet de trancher la question de propriété en sa faveur. Il incombe à celui qui en revendique le sol, d'établir ses droits (Bruxelles, 10 janvier 1846, *Pasicrisie*, 1847, 15).

238. Le fait de quelques habitants d'une commune, d'avoir souvent passé par un chemin pour se rendre dans d'autres communes ou hameaux, sans qu'il résulte de leurs déclarations qu'ils s'en sont servis comme d'un chemin public, et que c'est comme tel qu'il était pratiqué par le public, ne suffit pas pour donner, à ce chemin, le caractère de chemin public, alors surtout que sa destination était de servir d'issue aux habitants d'un château, et de chemin d'exploitation aux terres qu'il traverse.

Pour qu'un tel chemin soit réputé chemin public, il ne suffit pas même que le public y ait passé, il faut, en outre, un fait ou acte administratif quelconque, indicatif de la volonté de l'être moral de la commune d'exercer, par le fait de ses habitants, un droit sur ledit chemin, et levant ainsi tout doute ou équivoque sur la nature des faits de passage (Gand, 12 janvier 1846, 107).

239. La possession d'un chemin public qu'on veut prescrire est clandestine, lorsque des inconnus, nuitamment et à la dérobée, détruisent les ouvrages que les propriétaires riverains ont faits dans la vue de le supprimer comme chemin public (*Id.*).

240. Il ne résulte pas des édits du 16 février et du 3 juin 1724, portés pour le pays de Liège, de la loi du 11 frimaire an VII, art. 4, des art. 2229 et 2226 Code civil, et des

art. 2 et 12 de la loi du 10 avril 1841, que les fossés longeant les chemins vicinaux soient nécessairement des dépendances de ceux-ci (Bruxelles, Cassation, 15 janvier 1846, *Pasicrisie*, 1847, 200).

241. Lorsque le juge du possessoire s'est appuyé sur des enquêtes, pour reconnaître à un habitant la possession d'un fossé présent comme faisant partie d'un chemin vicinal, et qu'il a argumenté, en outre, des dispositions des art. 666, 667 et 668 Code civil, on ne peut prétendre qu'il a contrevenu à l'art. 650, § 2 du même Code, admet-on qu'en cette matière, ce dernier texte serait applicable (*Id.*).

242. En matière possessoire, le juge, compétent pour décider si la possession aurait les conditions exigées pour justifier l'action, peut puiser les éléments de sa conviction, soit dans l'interprétation des actes relatifs au droit de propriété, soit dans les titres qui lui sont soumis, lorsqu'il ne juge rien au pétitoire.

Il en est surtout ainsi, quand l'action est dirigée à l'égard d'une chose que l'une des parties soutient être hors du commerce, par exemple, du fossé d'un chemin vicinal présenté comme faisant partie intégrante de ce chemin (*Id.*).

243. L'exception à l'obligation d'avoir des jantes larges, faite par les art. 8 de la loi du 7 ventôse an XII et du décret impérial du 23 juin 1806, pour les voitures employées à l'exploitation des fermes, lorsqu'elles empruntent les chaussées soumises aux lois sur la police du roulage, n'est pas restreinte aux transports d'un point à l'autre de la ferme ou de ses dépendances.

Spécialement : Une voiture attelée de plus d'un cheval, qui parcourt lesdites chaussées, n'importe à quelle distance, avec un chargement de chaux destiné à la culture des terres, n'est point assujettie à l'obligation des roues à jantes larges, ni à la formalité de la plaque (Gand, 25 mars 1846, *Pasicrisie*, 1849, 337).

244. Les voitures employées à la culture des terres et à l'exploitation des fermes, et qui empruntent les chaussées soumises aux lois sur la police du roulage, sont, quelle que soit la distance qu'elles parcourent, exemptes de l'obligation d'avoir des roues à jantes larges, et de la nécessité de la plaque. Ainsi, la voiture d'un cultivateur qui va au loin chercher de la chaux comme engrais, tombe dans l'exception (Gand, 25 mars 1846, 79).

245. C'est aux députations permanentes des conseils provinciaux, et non au pouvoir

judiciaire, qu'il appartient de décider si les voitures qui quittent la chaussée, ou qui s'arrêtent habituellement, après avoir dépassé ce poteau, à une distance moindre de 2,000 mètres, doivent ou non obtenir une réduction du droit de barrière (Bruxelles, Cassation, 3 avril 1846, 371).

246. L'art. 619, Code civil, est-il applicable, non-seulement à la servitude de passage au profit d'un héritage voisin, mais aussi aux chemins et sentiers publics ?

Sous l'empire des coutumes de Flandre, le droit de passage pouvait-il être acquis par une prescription autre que la prescription immémoriale ?

Sous l'ancien régime, un droit de passage pour les piétons pouvait être établi sur les cimetières (Gand, 8 mai 1846, 175).

247. Le droit de barrière doit être consigné, et reste dû, alors même qu'on n'emprunterait la chaussée, avec voiture et chevaux, que sur un espace de 32 mètres du poteau (Liège, 13 mai 1846, 220).

248. L'insertion faite, par l'autorité administrative, d'un chemin, sur le tableau des chemins vicinaux, alors même que cette insertion n'a été l'objet d'aucune réclamation devant cette autorité, ne peut avoir conféré, par cela seul, à ce chemin, le caractère de chemin public, au mépris des droits de propriété qu'y prétendrait un habitant de la commune (Bruxelles, Cassation, 22 mai 1846, 316.)

249. Est rendu en dernier ressort, le jugement d'un tribunal correctionnel qui condamne pour détérioration d'un chemin vicinal. Ce fait n'est passible que d'une peine de simple police (Liège, 16 juillet 1846, 215).

250. Le ministère public a qualité pour requérir, et le juge est en droit d'ordonner d'office, sans que les administrations communales doivent se porter partie civile, la démolition des constructions faites contrairement aux plans arrêtés par l'autorité compétente (Bruxelles, Cassation, 20 juillet 1846, 465).

251. Le percepteur d'une barrière, qui a exigé une taxe qui n'était pas due, ne peut, pour échapper à la peine, arguer de sa bonne foi, alors surtout que l'interprétation de la loi, par laquelle il prétend justifier la recette indue, est évidemment erronée (Gand, 22 juillet 1846, 347).

252. Les voitures mises en réquisition, avec ou sans rétribution, sont exemptes du droit de barrière (*Id.*).

253. Les délibérations des conseils communaux n'étant valables qu'autant qu'elles

ont été approuvées par l'autorité supérieure, une adjudication de travaux, faite par les administrateurs d'une commune, n'est opérante, et celle-ci n'est engagée vis-à-vis de l'entrepreneur, qu'autant que cette adjudication ait reçu l'approbation voulue; de telle sorte que la commune, pas plus que ses administrateurs, n'encourent aucune responsabilité vis-à-vis de l'entrepreneur, si l'adjudication n'est pas ratifiée (Liège, 11 novembre 1846, *Pasicrisie*, 1847, 148).

254. Lorsque, sur le vu de pièces administratives produites devant lui, le juge, par une décision coulée en force de chose jugée, a déclaré qu'un chemin est vicinal et a été reconnu comme tel par l'autorité compétente, la partie qui a succombé ne peut ultérieurement opposer à son adversaire qu'il y a eu erreur, dans la décision du juge, provenant de ce que les pièces primitivement produites étaient fautives ou incomplètes (Bruxelles, Cassation, 19 novembre 1846, *Pasicrisie*, 1847, 353).

255. Le fait d'avoir passé à cheval sur un sentier ne tombe sous l'application d'aucune disposition pénale.

Spécialement : L'art. 471, n° 14, Code pénal, n'y est pas applicable (Bruxelles, Cassation, 25 janvier 1847, 438).

256. Un commissaire-voyer qui a dressé procès-verbal d'une contravention en matière de chemins vicinaux a le caractère de témoin, lorsqu'il vient, devant le juge, attester l'exactitude de son procès-verbal et faire des déclarations supplémentaires. Il ne peut, en conséquence, être entendu sans prestation de serment (Bruxelles, Cassation, 30 mars 1847, 239).

257. Le propriétaire d'une voiture à jantes étroites, bien que conduite par son domestique, sur une chaussée soumise aux lois relatives à la police du roulage, peut être poursuivi comme auteur ou coauteur de l'infraction, s'il est établi que c'est par ses ordres et dans son intérêt que le domestique a agi (Liège, 23 avril 1847, 116).

258. Les pierres destinées à l'entretien des chemins d'exploitation des fermes tombent sous l'application de l'art. 8 de la loi du 7 ventôse an XII, et peuvent, en conséquence, être transportées sur des voitures à jantes étroites (Liège, 3 juin 1847, 182).

259. On peut valablement poursuivre le domestique conducteur d'une voiture dont les jantes n'ont pas les dimensions prescrites par les lois sur le roulage (*Id.*).

260. Autre chose est un chemin public, autre chose est une servitude de passage.

Sous l'ancien droit du Brabant, une com-

mune ne pouvait acquérir un droit de passage contre l'Etat, que par la possession immémoriale.

Sous le Code, semblable droit à une servitude ne peut s'acquérir, même au profit d'une commune, que par titre (Bruxelles, 15 juin 1847, *Pasicrisie*, 1849, 151).

261. Un passage de tolérance ne peut jamais servir à établir un droit.

Il ne suffit pas qu'un chemin ait été, sans contradiction, porté sur le tableau des chemins d'une commune, pour dispenser celle-ci d'établir son droit vis-à-vis du propriétaire du sol qui s'en prétend affranchi (*Id.*).

262. Le tribunal de répression qui décide que l'action publique, à raison d'une emprise sur un chemin vicinal, est éteinte par prescription, ne peut condamner à la restitution du terrain empris.

Il faut se pourvoir, à cette dernière fin, devant les tribunaux civils (Bruxelles, Cassation, 13 juillet 1847, *Pasicrisie*, 1848, 420).

263. Le propriétaire d'un bâtiment construit le long d'un chemin public a droit à une juste indemnité lorsque, par le changement de niveau de ce chemin, l'accès à son bâtiment est devenu impossible ou plus difficile.

La commune est responsable, vis-à-vis des constructeurs riverains, du dommage causé à ceux-ci par des travaux de remblai, qu'en exécution d'un plan général et dans l'intérêt de la commune, elle fait ou laisse effectuer sur un terrain communal abandonné à la voie publique. — En pareil cas, on pourrait exciper contre le riverain, de ce que le bâtiment, ainsi enterré par le remblai, aurait été construit sans autorisation, une fois que la prescription de la contravention est acquise.

En d'autres termes : on ne peut argumenter d'un délit pour en faire naître un droit (Bruxelles, 6 août 1847, 289).

264. Celui qui bâtit sur le territoire d'une commune, mais à front d'une rue appartenant à une autre commune, a besoin de l'alignement de cette dernière (Bruxelles, 6 août 1847, 289).

Le fait d'avoir élevé des constructions le long de la voie publique, sans autorisation, constitue-t-il une contravention permanente ou successive? (*Id.*).

265. Une voiture attelée de deux chevaux, et servant au transport de pierres, est soumise aux prescriptions des lois relatives à la largeur des jantes et aux poids des voitures, en matière de police du roulage, et doit, par suite, dans le sens de l'art. 34 du

décret du 23 juin 1806, conforme avec les dispositions des lois des 29 floréal an X et 7 ventôse an XII, être considérée comme une voiture de roulage; et, partant, elle doit, sous peine d'amende, être munie d'une plaque prescrite par le décret du 23 juin 1806, art. 34 (Liège, 3 janvier 1848, *Pasicrisie*, 1849, 170).

266. La jouissance des eaux pluviales tombant sur la voie publique n'étant que précaire, leur suppression, par suite de travaux publics, ne saurait donner ouverture à indemnité en faveur du propriétaire d'un clos qu'elles servaient à arroser.

Il en serait autrement pour les eaux pluviales et d'égout qui servaient à l'irrigation du clos et qui découlaient des autres fonds du propriétaire (Liège, 13 janvier 1848, 49).

267. Bien que les eaux pluviales tombant sur la voie publique n'appartiennent à personne, rien n'empêche les riverains de faire valablement des conventions entre eux pour l'usage de ces eaux, lorsqu'elles découlent sur leurs propriétés (*Id.*).

268. L'exemption du droit de barrière, accordée par l'art. 7, § 14, de la loi du 18 mars 1833, n'est applicable qu'à l'importation et non à l'exportation.

Aussi ne reçoit-elle pas son application lorsque les transports ont pour objet des grains réduits en farine et des bois sciés allant d'un moulin ou d'une usine vers le dehors (Liège, 3 février 1848, *Pasicrisie*, 1849, 184).

269. L'art. 8, section VII du titre I de la loi des 28 septembre-6 octobre 1791, qui fixe à un mois la prescription des délits ruraux, bien que non publié en Belgique, y est néanmoins obligatoire (Bruxelles, Cassation, 28 mars 1848, 165).

270. Celui qui bâtit à 57 centimètres en retraite du bord d'une route, est censé avoir bâti le long de la route, dans le sens de la loi, et, partant, il est tenu à observer les dispositions relatives aux alignements (Bruxelles, 6 avril 1848, *Pasicrisie*, 1849, 120).

271. Celui qui, sans autorisation, et sans avoir demandé l'alignement de l'autorité compétente, a élevé des constructions contre un chemin public, n'a droit à aucune indemnité lorsque, par le changement du niveau de ce chemin, l'accès au bâtiment devient plus difficile ou même impossible. L'administration peut, dans ce cas, librement disposer du chemin.

Il importe peu que l'action publique et l'action civile, résultant de la contravention aux lois sur la voirie, soient prescrites. Cette

prescription peut bien mettre le contrevenant à l'abri de la peine et de l'action en démolition, mais elle n'enlève pas à la commune le droit de disposer du chemin (Bruxelles, Cassation, 6 mai 1848, 340).

272. Ne peut être réputé acte de commerce, l'achat fait, par une commune, des matériaux nécessaires à la construction d'une route concédée à la commune (Bruxelles, 7 juin 1848, 228).

273. La coutume d'Anvers est applicable, même au delà de la banlieue de cette ville, dans tout le quartier, lorsque la coutume locale ne porte pas de disposition contraire.

Ainsi, la coutume de Befferen, dont ressortissait la coutume de Berlaer, gardant le silence sur l'acquisition des servitudes par prescription, c'est à la coutume d'Anvers, qui l'excluait, qu'il faut recourir pour régler les difficultés en cette matière, et non au droit commun du Brabant, qui l'admettait, conformément au droit romain.

La commune, qui, dans l'espèce, a soutenu de bonne foi que la servitude de passage lui était acquise par prescription, n'a pu être condamnée à des dommages-intérêts envers le propriétaire, comme l'ayant troublé dans sa propriété en portant le sentier en litige sur le tableau de ses chemins vicinaux, et en prétendant l'y maintenir (Bruxelles, 21 juin 1848, *Pasicrisie*, 1849, 101).

274. Est prescrite l'action publique résultant d'un délit rural, si, entre l'appel et les nouvelles poursuites, il s'est écoulé plus d'un mois (Bruxelles, Cassation, 3 juillet 1848, 462).

275. La servitude légale qui pèse sur les terrains compris dans la zone des forteresses, n'est qu'une modification de la propriété, et prend naissance indépendamment des formalités prescrites en cas d'expropriation pour utilité publique.

La servitude militaire atteint toutes les propriétés situées dans le périmètre, quelles que soient leur nature et leur destination. On ne peut donc y élever un mur sous le prétexte de consolider un chemin vicinal (Bruxelles, Cassation, 7 juillet 1848, *Pasicrisie*, 1849, 25).

276. Les magistrats municipaux qui ont ordonné, pour la voirie, une construction, ont agi dans le cercle de leurs attributions, et engagé ainsi la responsabilité de la commune, qui doit être condamnée aux frais de la démolition (*Id.*).

277. L'autorité administrative n'a-t-elle pas seule attribution pour prononcer sur les contestations relatives à la perception des contributions directes?

Ainsi les tribunaux ne peuvent prendre connaissance du mérite d'une contrainte décernée par une administration communale, en recouvrement d'une imposition pour l'entretien de la voirie vicinale (Liège, 14 août 1848, *Pasicrisie*, 1849, 407).

278. L'attelage des animaux désignés aux §§ 1 et suivants de l'art. 5 de la loi du 18 mars 1833 forme une condition indispensable pour que le droit de barrière soit dû. — Ne sont pas soumises à la taxe, les charrettes traînées par des chiens (Bruxelles, Cassation, 30 octobre 1848, 499).

279. Celui qui est prévenu d'avoir supprimé un sentier porté sur le tableau des chemins vicinaux, et qui prétend que ce chemin est sa propriété, a dû être renvoyé à fins civiles (Bruxelles, Cassation, 26 décembre 1848, *Pasicrisie*, 1849, 118).

280. Les eaux provenant d'une houillère ne peuvent, sans autorisation, être déversées d'une manière préjudiciable dans des chemins situés même à une grande distance de l'exploitation, et hors du périmètre de la concession.

Ce fait donne lieu à des dommages-intérêts.

Les tribunaux sont compétents pour défendre la continuation de ce fait (Liège, 6 janvier 1849, 96).

281. Quand le receveur du droit de barrière n'a pas exigé la consignation du droit, il n'y a pas lieu de faire application des art. 9 et 10 de la loi du 18 mars 1833 (Bruxelles, Cassation, 16 février 1849, 115).

282. L'exemption du droit de barrière, écrite au § 7 de l'art. 7 de la loi du 18 mars 1833, ne peut être invoquée que pour le transport des récoltes provenant de l'exploitation même, et non par celui qui a acheté sur pied la récolte provenant de l'exploitation d'un autre cultivateur (Bruxelles, Cassation, 19 février 1849, 115).

283. Un conseil communal, pour assurer la facilité de la circulation sur des chemins grevés de la servitude légale de passage au profit de la commune, pendant une partie de l'année seulement, a pu prendre un règlement de police qui enjoint aux propriétaires d'ouvrir le passage, et faire, de leur refus d'optempérer à l'injonction qui leur est faite, une contravention qu'il réprime.

Spécialement : Il en est ainsi à l'égard des sentiers d'hiver dans la commune d'Aubel.

Les tribunaux commettent un excès de pouvoir quand ils annulent, pour illégalité, un règlement administratif (Bruxelles, Cassation, 16 avril 1849, 254).

284. L'exemption du droit de barrière,

dont parle l'art. 7, § 7, de la loi du 18 mars 1833, n'est applicable qu'au transport des récoltes provenant de l'exploitation même, et ne peut être invoquée par le cultivateur qui a acheté sur pied la récolte provenant de l'exploitation d'un tiers (Bruxelles, 21 avril 1849, 406).

285. L'autorité administrative est-elle seule compétente pour décider le point de savoir si un chemin est vicinal, sauf, toutefois, les questions qui pourraient naître de la propriété et des droits qui en dérivent? (Bruxelles, 18 juin 1849, *Pasicrisie*, 1850, 11).

286. Le propriétaire qui conteste à une commune la vicinalité d'un chemin non inscrit parmi les chemins vicinaux, n'a aucune preuve à produire pour la recevabilité de sa demande, lorsque son titre de propriété ne fait pas mention du chemin vicinal.

C'est, pour lors, à la commune qui prétend que le chemin est public, à le prouver (Bruxelles, 18 juillet 1849, *Pasicrisie*, 1846, 201).

287. Une commune peut acquérir, par la prescription trentenaire, la propriété d'un chemin public. Mais le passage étant toujours présumé s'exercer à titre de tolérance, la prescription doit, indépendamment des actes de passage, reposer sur d'autres faits plus précis, susceptibles d'attribuer à la possession, invoquée par la commune, le caractère de possession d'un chemin public (Bruxelles, 18 juillet 1849, *Pasicrisie*, 1856, 201).

288. Les conseils communaux ont le droit de défendre, par leurs règlements de police, qu'aucune construction ait lieu, sans autorisation préalable, le long de la voie publique et dans le voisinage de celle-ci, à la distance qu'ils déterminent.

N'est donc pas entaché d'illégalité, un règlement portant défense d'exécuter, de réparer, de changer ou de démolir aucune clôture ou construction attenante à la voie publique, jusqu'à une distance de 8 mètres de cette voie, sans autorisation préalable du collège des bourgmestre et échevins.

La permission obtenue de construire un mur confinant à la voie publique ne peut s'étendre à des bâtiments adossés ensuite à ce mur, devenu lui-même partie intégrante des constructions nouvelles (Bruxelles, Cassation, 30 juillet 1849, 469).

289. La circonstance qu'un chemin figure comme vicinal sur le tableau dressé à cet effet, n'est pas un obstacle à la recevabilité

de la preuve par témoins que ce chemin est une voie d'exploitation appartenant aux propriétaires voisins (Liège, 4 août 1849, 404).

290. On doit considérer comme un simple passage de tolérance, celui exercé sur un cimetière entouré de murs et attenant à l'église paroissiale, mur dans lequel on a laissé, dans diverses directions, des ouvertures pour donner la facilité aux paroissiens d'arriver au cimetière et à l'église commune, s'il est établi que, dans la direction de l'une des issues vers l'autre, où devrait se trouver le chemin public ou le passage *jure servitutis* prétendu, on ensevelissait les morts sans respecter ni chemin ni passage, et s'il est constaté que, dans les ouvertures pré-rappelées, l'on rencontrait des entraves pour empêcher l'accès des bestiaux, brouettes, etc.

Il faudrait, à plus forte raison, le décider ainsi, s'il n'est pas justifié que jamais les prétendants-droit à la servitude ou la commune se soient opposés à ces inhumations ou entraves, ou aient posé des actes quelconques révélant de leur part la prétention d'avoir, soit un chemin public dans cette direction, soit un passage à titre de servitude, et si, ni le terrier ou le plan de la commune, ni les titres de propriété de ceux qui prétendent à la servitude, ne font aucune mention d'un chemin public ou d'un passage tel que celui prétendu.

Que fallait-il pour établir une possession immémoriale ?

Le demandeur serait non recevable à opposer à la fabrique de l'église contre laquelle il a agi pour revendiquer le chemin public ou la servitude de passage sur le cimetière dont il s'agit, fabrique qui se trouve, d'ailleurs, en possession du cimetière, que le cimetière serait la propriété de la commune.

Cette fin de non recevoir tendrait directement à établir la non recevabilité de l'action même (Gand, 1^{er} mars 1850, 104).

291. Le concessionnaire d'une mine, qui, aux termes de l'acte de concession, doit verser au jour les eaux de ses travaux d'exploitation, ne peut se fonder sur cette obligation qui lui est imposée, pour y puiser le droit de déverser ses eaux sur un chemin vicinal, surtout alors que cet écoulement, par ce chemin, ne dérive pas de la situation naturelle des lieux.

Le concessionnaire, pour exiger un semblable écoulement, ne peut invoquer, ni les art. 43 et 44 de la loi du 21 avril 1810, ni l'art. 21 de la loi des 12-28 juillet 1791, ni les art. 681 et 682 du Code civil, pas plus

que l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841.

En pareil cas, l'art. 25 de la loi des 12-28 juillet 1791 serait seul applicable (Cassation, 31 mai 1850, *Pasicrisie*, 161).

292. Les habitants de la commune, agissant *ut singuli*, ne peuvent agir en maintenance du droit de passer par un chemin qu'ils disent être chemin public, sans y être autorisés par la députation du conseil provincial.

Ils ne peuvent être admis à jouir de la faveur du *Pro-Deo*, pour se pourvoir en cassation contre un jugement qui l'a ainsi décidé (Cassation, 7 juin 1850, *Pasicrisie*, 1852, 461).

293. Les dispositions du § 4 de l'art. 475, Code pénal, qui punit d'une amende de 6 à 10 francs ceux qui ont violé les règlements contre les chargements, la rapidité et la mauvaise direction des voitures, n'a pas dérogé à la loi du 29 floréal an X sur la police du roulage.

En conséquence, c'est l'art. 4 de la loi du 29 floréal an X, combiné avec l'arrêté royal du 28 janvier 1832, qui est applicable aux rouliers qui, en temps de dégel, parcourent les routes avec surcharge, et non l'art. 475, n° 4, Code pénal (Bruxelles, Cassation, 8 juillet 1850, 429).

294. Les échaliers ou petites barrières fixes, placés aux extrémités d'un sentier, indiquent l'existence d'une servitude pour les gens à pied (Liège, 27 juillet 1850, *Pasicrisie*, 1851, 35).

295. Lorsque les riverains d'un terrain vague, propriété d'une commune, s'en sont servis comme ils l'entendaient, en y passant dans tous les sens, et en y ouvrant, pour la desserte de leurs héritages, des portes et fenêtres, on ne peut prétendre que ce ne serait là que l'effet d'une tolérance de la commune, qui ne pourrait engendrer aucun droit contre elle, assurée qu'elle était, d'après une disposition de statut local, qu'aucune servitude ne pourrait être acquise contre elle sans titre.

Partant, les acquéreurs de ce terrain vague dont le titre porte : « qu'ils jouiront du bien » vendu comme en jouissait la commune » venderesse, avec les servitudes passives » et actives, et qu'ils devront maintenir les » chemins qui existent dans leur dimension, et les entretenir en bon état, » ne peuvent porter, au préjudice des riverains, atteinte à cet état de choses.

Ceux-ci ont action directe contre l'acquéreur, qui s'est permis de supprimer une de ces voies de communication.

On peut, même dans le silence du cahier

des charges, opposer aux acquéreurs un plan auquel il est renvoyé par l'affiche des lots exposés en vente (Bruxelles, 30 novembre 1850, *Pasicrisie*, 1852, 124).

296. N'est pas entaché d'illégalité, du chef de rétroactivité, et comme portant expropriation, le règlement de police par lequel il est enjoint aux propriétaires riverains des rues où se trouvent établis des aqueducs, de supprimer les puits ou fosses d'absorption, à peine d'une amende déterminée (Cassation, 10 février 1851, *Pasicrisie*, 1851, 150).

297. Les matières fertilisantes non spécifiées dans la loi du 18 mars 1833 ne sont exemptes du droit de barrière, qu'en vertu de la décision à prendre, à ce sujet, par le gouvernement.

Spécialement : L'eau de gaz ne peut profiter de cette exemption, qu'à dater du 1^{er} janvier 1853 (Cassation, 10 mars 1851, *Pasicrisie*, 1851, 197).

298. Les travaux exécutés par l'administration communale sur un chemin public dans la commune, ne peuvent fonder une action possessoire de la part d'un riverain (Cassation, 19 juin 1851, *Pasicrisie*, 1851, 330).

299. Doit être annulé pour défaut de motifs, le jugement qui, réformant la partie de la condamnation portée par le tribunal de simple police, spécialement en ce qui concerne l'enlèvement d'arbres plantés sans autorisation sur un chemin public, ne donne aucune raison à l'appui de cette décision infirmative (Cassation, 11 août 1851, *Pasicrisie*, 1851, 462).

300. La possession, même immémoriale, d'une partie de la voie publique, ne peut servir de fondement à la prescription acquisitive. Une pareille possession ne caractérise que l'usage d'une faculté, et ne peut engendrer un droit de propriété. En conséquence, la preuve de la possession immémoriale n'est pas admissible (Bruxelles, 25 octobre 1851, *Pasicrisie*, 1853, 240).

301. La commune mise, en vertu de convention avec l'Etat, en possession d'une route qu'il a construite à ses frais, plus dans l'intérêt du chemin de fer de l'Etat que dans celui de la commune, avec incorporation gratuite des parties d'un chemin vicinal, à charge d'entretien par la commune, conserve, faute de stipulation contraire, tous les droits à la propriété des parties abandonnées de ce chemin vicinal qui n'ont pas été incorporées dans cette route.

Dans ce cas, on ne peut invoquer ni subrogation, ni échange, ni, par analogie,

l'art. 563, Code criminel, relatif au lit abandonné d'une rivière (Liège, 4 décembre 1851, *Pasicrisie*, 1852, 242).

302. L'approbation donnée par l'autorité provinciale et le gouvernement à l'exécution de travaux par une commune, et à la dépense à faire, est suffisante pour engager la commune envers les tiers à qui elle a adjudgé ces travaux (Bruxelles, 19 janvier 1852, *Pasicrisie*, 1853, 98).

303. Le particulier qui fait des plantations, ouvrages ou constructions le long d'un chemin vicinal, est tenu de demander l'alignement, alors même que ces travaux se font en retraite sur sa propriété (Cassation, 9 février 1852, *Pasicrisie*, 1852, 228).

304. Les voitures destinées à l'exploitation des fermes ne peuvent circuler sans être munies d'une plaque en métal portant le nom et le domicile du propriétaire, lorsqu'elles sont employées au transport des matériaux, ces matériaux fussent-ils même destinés à la construction ou à la réparation des bâtiments ruraux (Cassation, 23 février 1852, *Pasicrisie*, 1852, 184).

305. En cas de cession gratuite, par un particulier, des terrains empris pour la construction d'une route de l'Etat, à la condition d'obtenir les chemins ou parties des chemins vicinaux longeant ses propriétés, qui deviendraient inutiles par suite de cette communication, si le gouvernement, lorsque ce cas se réalise, ne livre pas ces chemins ou parties de chemins, il est tenu, à titre de dommages-intérêts, d'en payer la valeur, et nullement celle des terrains cédés gratuitement à cette occasion.

La commune reste propriétaire des chemins vicinaux abandonnés par suite de la construction d'une route par l'Etat (Liège, 26 février 1852, *Pasicrisie*, 1852, 230).

306. Les commissaires voyers ne sont, ni des officiers ministériels, ni des agents dépositaires de la force publique; en conséquence, c'est l'art 375, et non l'art. 224 du Code pénal qui est applicable aux injures ou expressions outrageantes qui leur sont adressées dans ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions, et c'est aux tribunaux de simple police qu'il appartient d'en connaître (Cassation, 8 mars 1852, *Pasicrisie*, 1852, 201).

307. Tout ce qui concerne l'ouverture, le redressement, l'élargissement et la suppression des chemins vicinaux est du ressort seul de l'autorité administrative.

En cas de négligence de l'autorité communale dans l'exercice de ce qui constitue ses attributions, c'est à la députation per-

manente qu'appartient le droit de faire exécuter les mesures prescrites, et laissées inexécutées par l'administration communale.

Un habitant d'une commune n'a pas, en cette qualité, le droit de contraindre judiciairement l'autorité communale à exécuter les actes ou travaux administratifs qui lui incombent, et, notamment, à rétablir un chemin vicinal dans son état primitif, et à rendre à cet habitant la libre jouissance et le libre passage de cette voie publique (Gand, 22 avril 1852, *Pasicrisie*, 1853, 163).

308. En supposant qu'un habitant d'une commune ait le droit d'intenter contre celle-ci l'action concessoire de servitude de passage sur une voie qu'il prétend publique, toujours faudrait-il, pour que cette action pût lui appartenir, qu'il fût riverain de cette voie, ou que les terrains qui l'en séparent fussent grevés d'une servitude semblable (*Id.*).

309. Une commune, autorisée par la députation permanente du conseil provincial à apporter des changements au plan sur lequel s'est fait une adjudication, et à payer le prix de ces changements, n'a besoin d'aucune autorisation nouvelle pour l'exécution du cahier des charges contenant cette autorisation (Cassation, 25 juin 1852, *Pasicrisie*, 1852, 410).

310. Peuvent être considérés comme arbres à haute tige, les saules dits têtards (Liège, 22 juillet 1852, *Pasicrisie*, 1852, 346).

311. Ce n'est point cumuler le possessoire et le pétitoire, que de consulter les titres et les circonstances, pour apprécier les caractères de la possession.

Spécialement : Sans contrevenir à la règle qui interdit le cumul, le juge du possessoire a pu rechercher si un chemin était vicinal (Cassation, 1^{er} août 1852, *Pasicrisie*, 1853, 74).

312. Lorsque le juge de paix, pour déclarer non recevable une demande en maintenance, décide que le fait pris pour trouble a été posé sur un chemin vicinal reconnu comme tel avant le trouble prétendu, il ne peut contrevenir par là à l'art. 12 de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, pas plus qu'aux art. 2226, 2227 et 2228 Code civil (*Id.*).

313. L'habitant de la commune qui, pour justifier un fait personnel qui lui est reproché par un autre particulier, excipe de la vicinalité d'un chemin, n'agit pas par cela seul au nom de la commune; il peut ester en justice sans autorisation de la députation permanente (*Id.*).

314. Lorsque, pour la construction d'une

route communale, le commissaire voyer a la direction absolue des travaux et le pouvoir d'y faire les modifications nécessaires, il est censé avoir autorisé les changements survenus, surtout si la correspondance avec l'entrepreneur démontre qu'il s'est agi de changements au plan, et s'il est constaté que la route, loin d'y perdre, en a, au contraire, profité.

L'entrepreneur, tenu par le cahier des charges à l'entretien de la route un an après l'achèvement, doit continuer cet entretien pendant une période de temps à déterminer ultérieurement, selon les circonstances. S'il a négligé de mettre la commune en demeure d'opérer la réception ou de provoquer une expertise à cet effet, au moment où il a prétendu que son entreprise était achevée en réalité :

Les ouvrages qui ne sont pas conformes aux conditions du cahier des charges sont réputés approuvés par le commissaire voyer qui en a la surveillance.

L'entrepreneur n'est pas responsable des accidents fortuits ou de force majeure qui ont causé préjudice à la route (Liège, 3 mars 1853, *Pasicrisie*, 1853, 175).

315. Le droit de faire des ordonnances de police communale, consacré par l'art. 78 de la loi du 30 mars 1836, est restreint à ce qui appartient à la police communale proprement dite, laquelle est définie par la loi du 16-24 août 1790, sauf les attributions introduites par d'autres lois.

Conséquemment, est illégale, comme ne pouvant se rattacher à aucun des objets compris dans l'énumération de la loi de 1790, la disposition du règlement communal qui interdit d'employer plusieurs couleurs ou certaines nuances, pour la peinture extérieure ou le badigeonnage des constructions (Cassation, 7 mars 1853, *Pasicrisie*, 1853, 310).

316. Les dispositions actuelles qui imposent l'obligation de bâtir sur l'alignement et le niveau à obtenir de l'autorité compétente, sont sans application aux constructions anciennes, pour lesquelles il y a lieu de recourir à la coutume.

La coutume d'Anvers n'astreignait point le propriétaire d'une rue à demander l'alignement, et n'exigeait l'autorisation des échevins que pour l'ouverture de rues nouvelles ou pour la construction de maisons à la rue.

Dans ces cas, il est dû indemnité aux propriétaires des anciennes maisons, si, par l'exhaussement de la voie publique, il leur est porté préjudice.

Cette indemnité doit se régler par com-

pensation avec la plus-value acquise à d'autres biens du même propriétaire, par suite des mêmes travaux (Bruxelles, 9 mars 1853, *Pasicrisie*, 1853, 222).

317. Le fait de couper et de mutiler un arbre planté sur une route, de manière à le faire périr, est passible des peines de l'art. 448, Code pénal, et non de celles de l'art. 445 (Liège, 14 juillet 1853, *Pasicrisie*, 1859, 35).

318. La construction non autorisée d'un édifice joignant la voie publique ne donne pas lieu à faire ordonner, par voie de justice répressive, sur la poursuite du ministère public, la démolition de cette construction.

Pareil fait peut donner lieu à des mesures administratives (Bruxelles, 4 août 1853, *Pasicrisie*, 1853, 341).

319. Les règlements de police arrêtés par les conseils communaux, ne sont obligatoires qu'autant qu'ils ne soient pas contraires aux règlements d'administration générale antérieurs ou postérieurs (Cassation, 17 octobre 1853, *Pasicrisie*, 1853, 460).

320. Un chemin public, existant depuis plus de trente ans sur la propriété d'autrui, et porté, comme tel, sur le tableau des chemins vicinaux, peut être déclaré acquis par prescription, sans contrevenir à l'art. 691, Code civil.

Il en serait surtout ainsi si le chemin se trouvait annoncé par des signes extérieurs et permanents qui lui donnent une existence apparente et continue.

Il serait indifférent que le chemin eût subi une légère modification pendant le cours de la prescription, s'il est constant que l'identité du chemin n'en a été nullement altérée (Bruxelles, 19 décembre 1853, *Pasicrisie*, 1854, 304).

321. L'art. 457, Code pénal, qui punit le fait d'avoir inondé les chemins ou les propriétés d'autrui, ne régit pas la police des cours d'eau dans ses rapports avec ceux qui participent à la jouissance de ces eaux (Cassation, 9 janvier 1854, *Pasicrisie*, 1854, 46).

322. Les dispositions législatives qui règlent le taux du péage aux barrières, la manière de le percevoir et le mode de constater les contraventions, ne sont applicables aux routes communales, que pour autant que le gouvernement les leur ait rendues applicables (Cassation, 13 février et 14 mars 1854, *Pasicrisie*, 1854, 102, 141).

323. L'obligation, pour une commune, d'entretenir ses chemins, ne lui impose pas celle de rétablir et entretenir les bords de la rivière navigable qui coule à côté de ces

chemins (Gand, 3 mars 1854, *Pasicrisie*, 1854, 239).

324. Cette obligation pour la commune de rétablir et entretenir les bords de la rivière n'existe pas davantage, considération la voie communale comme un fonds servant grevé d'une servitude de passage (*Id.*).

325. Est légale la disposition d'un règlement de police communale qui interdit de faire, sans l'approbation du collège des bourgmestre et échevins, des démolitions ou constructions à moins de 20 mètres de distance de la voie publique (Cassation, 14 mars 1854, *Pasicrisie*, 1854, 147).

326. Les chemins vicinaux servant de communication entre diverses communes font partie du domaine public, tel que le définit l'art. 538 du Code civil.

Ces chemins étant ainsi inaliénables et soustraits à la propriété privée, c'est par application de ce principe que la loi du 19 juin 1832 permet seulement de concéder, sur ces chemins, des droits de péage.

Une telle concession forme un contrat *suâ generis* sans analogie avec l'emphytéose ou l'usufruit des plantations existantes lors de sa concession, et les produits de ces plantations n'appartiennent pas au concessionnaire (Bruxelles, 3 mai 1854, *Pasicrisie*, 1854, 263).

327. Le poids des voitures circulant sur les chaussées soumises au régime du roulage, et celui de leur chargement, peuvent être constatés par tous moyens de droit.

La vérification au moyen des ponts à bascule et des lettres de voiture n'est pas exclusive des moyens généraux de preuve (Cassation, 3 juillet 1854, *Pasicrisie*, 1854, 325).

328. Décision conforme à celle ci-dessus n° 322 (Cassation, 17 juillet 1854, *Pasicrisie*, 1854, 375).

329. L'exemption du droit de barrière accordée pour les voitures servant au transport des lettres, lorsqu'elles ne contiennent qu'un seul voyageur, cesse lorsque ces voitures transportent des marchandises (Cassation, 25 juillet 1854, *Pasicrisie*, 1854, 372).

330. On peut acquérir par prescription, sous le Code civil, au profit des habitants d'une commune, le droit d'user du passage sur un chemin privé. C'est là un droit *suâ generis* qu'on ne peut assimiler à une servitude (Cassation, 28 juillet 1854, *Pasicrisie*, 1854, 421).

331. Lorsqu'on a passé sur un terrain ensemencé, mais non clos, parce que le chemin contigu était impraticable, le propriétaire de ce terrain n'a pas action contre

la commune pour obtenir le remboursement des frais qu'il a faits vis-à-vis de celui qui a usé du passage; l'art. 41, titre II de la loi des 28 septembre-6 octobre 1791 est alors inapplicable.

Il en est surtout ainsi quand il a été reconnu que le fait du passage n'a causé aucun dommage au propriétaire du terrain.

La commune ne peut être, en pareil cas, considérée comme responsable (Cassation, 2 août 1854, *Pasicrisie*, 1854, 413).

332. Est légale, la disposition d'un règlement de police communale qui interdit de faire, dans l'intérieur des habitations, sans en avoir demandé et obtenu l'autorisation, des constructions de nature à compromettre la sécurité de la voirie.

Spécialement : L'art. 5 du règlement de police d'Anvers, sur les constructions, est applicable à une citerne construite à 3 mètres de distance de la voie publique (Cassation, 2 août 1854, *Pasicrisie*, 1854, 348).

333. Un passage public exercé par les habitants d'une commune, ne doit pas être assimilé à une servitude discontinuée ou de passage non susceptible de s'acquérir par la prescription.

Il en est surtout ainsi, alors qu'il existe des ouvrages permanents faits et entretenus par et aux frais de la commune, et utiles à ses communications (Bruxelles, 18 décembre 1854, *Pasicrisie*, 1856, 17).

334. N'est point punissable le fait d'avoir élevé sur la voirie communale des constructions qui, déviant le moins possible de l'alignement et du plan approuvés par la députation permanente, ont été élevées selon accord intervenu entre l'administration communale et le propriétaire, avec l'approbation de l'inspecteur des travaux et du commissaire voyer (Liège, 17 janvier 1855, *Pasicrisie*, 1855, 168).

335. Les propriétaires de maisons longeant la voie publique ont l'obligation de supporter les charges imposées par les nécessités de la police et d'une bonne administration; ils ont ainsi l'obligation de souffrir l'inscription du nom des rues et le numérotage des maisons, l'attache des supports des réverbères, et, spécialement, l'affiche des actes de l'autorité.

Il entre dans les attributions de l'autorité communale de déterminer les lieux où se feront ces affiches, et, ainsi, de désigner les murs d'une église pour cette destination (Cassation, 5 février 1855, *Pasicrisie*, 1855, 105).

336. La servitude de passage, réclamée par une commune pour l'utilité reconnue

des habitants, n'est pas régie par le Code civil.

Cette espèce de servitude fait l'objet d'une législation spéciale.

D'après cette législation, un chemin public ne peut être établi sans l'intervention de l'autorité publique.

D'où il suit que le seul fait des habitants d'une commune, ne peut faire acquérir à celle-ci ce chemin par prescription (Bruxelles, 2 mai 1855, *Pasicrisie*, 1856, 203).

337. Aujourd'hui, le seul fait des habitants d'une commune ne peut faire acquérir à celle-ci un chemin public par prescription.

L'ancienne législation attribuait à chaque commune, et, à défaut de commune, au seigneur, le droit de voirie dans la juridiction.

La servitude de chemin public se prescrivait si la coutume locale n'y mettait pas obstacle.

La coutume de Malines admettait cette prescription.

Dans ces conditions, une commune doit être admise à établir sa possession trentenaire accomplie sans ladite commune, pourvu qu'elle articule des faits de possession précis et relevants (Bruxelles, 2 mai 1855, *Pasicrisie*, 1856, 203).

338. Lorsqu'il est reconnu qu'une ruelle était la propriété d'une commune, et qu'elle serait au passage de ses habitants, il faut un non-usage assez certain et assez prolongé pour faire présumer l'abandon de cette destination primitive.

Ce ne serait que lorsque cette présomption aurait acquis un certain degré de force et de certitude, que les faits de possession exclusive posés sur cette ruelle par un particulier pourraient servir de point de départ et de base à une prescription qu'il invoquerait en sa faveur (Bruxelles, 15 mai 1855, *Pasicrisie*, 1856, 133).

339. Le passage par le public sur un chemin, pendant un espace même de trente ans, ne suffit pas pour opérer la prescription; il faut, en outre, des faits caractéristiques d'une vraie possession, et exclusifs de toute idée de tolérance, tout passage étant présumé ne s'exercer qu'à ce titre (Bruxelles, 27 juillet 1855, *Pasicrisie*, 1857, 166).

340. Le commissaire voyer, ayant le droit de constater les contraventions et délits en matière de voirie vicinale, par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire, et de faire exécuter d'office les ouvrages imposés aux riverains qui restent en défaut de les effectuer, et assurant ainsi la répression des infractions à la loi dans le cercle de ses attributions, est évidem-

ment un agent de la police administrative.

Les actes de rébellion, commis à son égard, dans l'exercice de ses fonctions, tombent sous l'application de l'art. 211, Code pénal.

Il n'est ni un officier ministériel, ni un agent dépositaire de la force publique dans le sens de l'art. 224, Code pénal, et, partant, les injures proférées contre lui ne sont pas passibles des peines que prononce cet article (Gand, 16 avril 1856, *Pasicrisie*, 1857, 380).

341. La propriété des arbres plantés sur les chemins vicinaux est présumée appartenir aux propriétaires riverains.

Ce droit a pu être acquis par prescription.

Il en est de même des plantations faites sur les parties desdits chemins excédant la largeur légale.

C'est aux propriétaires riverains que, sauf titre ou possession contraire, a été conférée la propriété des plantations, avec droit de les renouveler (Bruxelles, 31 mai 1856, *Pasicrisie*, 1856, 332).

342. Un sentier vicinal doit être considéré comme chemin public dans le sens de l'art. 383, Code pénal, qui punit le vol sur un chemin public (Cour d'assises d'Anvers, 5 août 1856, *Pasicrisie*, 1856, 437).

343. Celui qui a bâti sans autorisation le long de la voie publique, mais à la distance exigée par les règlements, s'étant par là mis en contravention, n'a pu acquérir ainsi aucun droit; si, par suite, et la construction achevée, le plan général d'alignement était modifié, en ce sens que les constructions ne seraient autorisées qu'à une plus grande distance, la démolition pourrait être ordonnée. Ce ne serait pas là donner un effet rétroactif au plan général d'alignement (Cassation, 3 octobre 1856, *Pasicrisie*, 1856, 443).

344. Le rétablissement, comme la suppression d'un chemin public, entre dans les attributions exclusives du pouvoir administratif; partant, l'autorité judiciaire ne peut connaître de la demande ayant pour objet le rétablissement d'un chemin vicinal supprimé par l'autorité administrative, bien qu'il appartienne à la justice ordinaire de connaître des contestations relatives au droit de propriété et de servitude, sur un terrain qui a cessé d'être chemin public (Gand, 23 janvier 1857, *Pasicrisie*, 1858, 15).

345. Réclamer, en instance d'appel, une servitude de passage sur un domaine devenu propriété privée, tandis qu'en première instance on s'était borné à demander le rétablissement d'un chemin public supprimé, constitue une demande nouvelle prohibée

par l'art. 464, Code procédure (Gand, 23 janvier 1857, *Pasicrisie*, 1858, 15).

346. Un jugement qui ne contient rien de contraire à des faits et circonstances non contestés, doit être censé, par cela même, les avoir admis comme exacts et justifiés.

Ainsi, lorsque devant le juge du fond, il n'a pas été contesté que des chevaux et voitures fussent attachés ou employés à une fabrique de drains mue par la vapeur, le juge, pour faire application de l'exemption du droit de barrière, conformément à l'art. 7, § 14, de la loi du 8 mars 1833, a pu garder le silence sur cette circonstance (Cassation, 16 mars 1857, *Pasicrisie*, 1857, 138).

347. Pour être autorisé à faire application de cette exemption, il n'y a pas à s'enquérir si les chariots et chevaux sont attachés exclusivement au service de l'usine, ou s'ils ne font ce service qu'accessoirement (*Id.*).

348. Le passage devant le poteau d'une barrière est une condition indispensable pour que la perception de la taxe soit légale (*Id.*).

349. L'exemption du droit de barrière accordée par l'art. 7, § 4, de la loi du 18 mars 1833, pour le transport des matières premières vers les moulins ou les usines, n'est pas applicable aux farines qui sortent du moulin (Cassation, 1^{er} juin 1857, *Pasicrisie*, 1857, 246).

350. Lorsqu'une autorisation de bâtir n'a été accordée par une commune à un propriétaire, qu'à condition de se conformer, pour l'alignement, aux constructions déjà établies parallèlement à sa propriété, et en laissant à la rue une largeur de 12 mètres, il y a lieu, si le propriétaire a accepté ces conditions et s'y est conformé sans réclamations ni réserves, de le repousser dans la demande en indemnité formée contre la commune, du chef de la partie de son terrain incorporée à la voie publique.

Le fait posé par lui, qu'il aurait à diverses reprises insisté auprès de l'autorité communale à l'effet d'obtenir l'indemnité dont il s'agit, fût-il relevant après l'exécution de l'alignement, ne pourrait, en tout cas, être prouvé par témoins (Bruxelles, 18 juin 1857, *Pasicrisie*, 1858, 41).

351. Lorsque, par les alignements arrêtés, un propriétaire reçoit la faculté de s'avancer sur le sol retranché de la voie publique, le pouvoir judiciaire n'a pas le droit de contrôler la répartition de ce sol faite par l'administration entre les propriétaires riverains (Liège, 30 juillet 1857, *Pasicrisie*, 1858, 419).

352. Les voitures de fermes, lorsqu'elles

transportent les produits des récoltes au marché, doivent être munies de la plaque prescrite par l'art. 34 du décret du 23 juin 1806 (Cassation, 3 août 1857, *Pasicrisie*, 1857, 352).

353. L'usage d'un chemin public sur une propriété privée peut être acquis par la prescription, au profit des habitants d'une commune.

C'est là un droit particulier qu'on ne peut assimiler à une servitude (Bruxelles, 21 décembre 1857, *Pasicrisie*, 1858, 205).

354. N'est pas punissable le fait de conduire au pâturage, par un chemin vicinal qui se rend dans la forêt usagère, le bétail dans la partie défensable.

En tout cas, un chemin particulier doit être désigné par l'administration forestière, dont les agents ont seuls qualité à cet effet (Liège, 28 avril 1858, *Pasicrisie*, 1859, 326).

355. En autorisant l'ouverture, sous la voie publique, de tranchées pour la pose des tuyaux destinés à l'éclairage au gaz, le collège échevinal pose un acte de police qui entre dans ses attributions.

En conséquence, cette autorisation est révoquée, sans que la révocation, qui a pour effet l'enlèvement des tuyaux, puisse donner lieu à des dommages-intérêts.

En cas de bonne foi, il y a lieu d'accorder un délai suffisant pour cet enlèvement et pour la réparation du sol, sauf dommages-intérêts ultérieurs en cas de retard.

Il y a lieu également d'autoriser le délaissement, dans le sol, d'une partie des conduits qui ne nuisent en rien à la voirie (Liège, 29 avril 1858, *Pasicrisie*, 1858, 233).

356. La réparation, en matière de voirie et de cours d'eau, s'entend de la suppression de la contravention et du rétablissement des lieux dans leur ancien état.

Les tribunaux appelés à prononcer la réparation des contraventions ne peuvent modifier ni limiter cette réparation sans empiéter sur les attributions de l'autorité administrative (Cassation, 35 mai 1858, *Pasicrisie*, 1858, 193).

357. Les gardes champêtres n'ont qualité d'officiers de police judiciaire, que pour la police des campagnes; mais l'autorité communale peut les charger, en outre, des fonctions d'agents de la police administrative.

La résistance qu'on leur oppose dans l'exercice de ces fonctions constitue le délit de rébellion.

La police administrative a pour but de maintenir l'ordre public et de prévenir les infractions à la loi. Les agents qui en sont chargés peuvent, en conséquence, arrêter

momentanément un individu pour l'empêcher de continuer la contravention qu'il commet (Bruxelles, 24 juillet 1858, *Pasicrisie*, 1858, 303).

358. Il n'appartient pas à l'autorité judiciaire d'interpréter une décision compétemment rendue par l'autorité administrative: Celle-ci seule est compétente pour cela, et l'interprétation de l'autorité judiciaire, bien que passée en force de chose jugée, ne pourrait prévaloir sur une interprétation contraire donnée par l'autorité administrative. Bien que l'autorité judiciaire n'ait pas, dans ce cas, le droit d'interprétation, elle peut, néanmoins, apprécier la portée d'une déclaration interprétative donnée par l'autorité compétente (Gand, 8 décembre 1858, *Pasicrisie*, 1862, 327).

359. L'ancienne chaussée du Luxembourg, qui traverse une grande partie de la province de Namur, et dont on ne justifie d'aucun acte de propriété, ne peut être considérée comme faisant partie de la voirie vicinale, alors même que la commune l'aurait entretenue sur son territoire pour l'usage de ses habitants.

Est inadmissible la preuve d'une possession, même trentenaire, qui, d'ailleurs, n'aurait pu commencer à courir que lorsque cette chaussée aurait cessé de faire partie du domaine public.

La clause du cahier des charges, portant que l'entrepreneur enlèvera les moellons et pierrailles provenant de l'ancienne chaussée, ne doit s'entendre que des parties de cette chaussée qui doivent être incorporées dans la route nouvelle (Liège, 26 janvier 1859, *Pasicrisie*, 1859, 192).

360. Lorsque le prévenu de dégradation sur un chemin vicinal a soulevé une exception préjudicielle, et que, renvoyé devant le juge civil, il soutient qu'il est propriétaire du terrain, et qu'il n'est grevé d'aucun chemin ou droit de passage, ce soutènement constitue une action négatoire, et non une demande en revendication (Liège, 3 mars 1859, *Pasicrisie*, 1859, 218).

361. Le prévenu de dégradation d'un chemin vicinal, renvoyé à fins civiles sur son exception de propriété, doit justifier de ses diligences dans le délai d'un mois, sans que la preuve de la propriété lui incombe, si, de l'aveu de la commune demanderesse, il est en possession du terrain dont elle se prétend propriétaire et sur lequel elle a décrété l'établissement d'un chemin (Liège, 3 mars 1859, *Pasicrisie*, 1859, 218).

362. La présomption que le propriétaire d'une haie vive est propriétaire des 50 cen-

timètres au delà de sa haie bordant un chemin vicinal, n'est qu'une induction, qui doit s'appuyer sur d'autres éléments de preuve (Liège, 14 mai 1859, *Pasicrisie*, 1860, 112).

363. La surcharge des voitures prises en contravention peut être établie, devant les tribunaux, par d'autres preuves que celle acquise au moyen des ponts à bascule (Cassation, 27 juin 1859, *Pasicrisie*, 1859, 243).

364. Le plan des chemins vicinaux émané d'une commune, fait foi de l'exactitude des énonciations qu'il contient (Bruxelles, 9 août 1859, *Pasicrisie*, 1861, 258).

365. Si les particuliers peuvent ouvrir des portes et fenêtres sur une rue qui longe leurs propriétés, ce n'est pas en vertu d'un droit qui leur est propre, mais en vertu d'un droit public ou communal dont l'exercice est toujours subordonné aux lois et règlements de voirie et aux besoins de l'utilité publique.

Ainsi, lorsqu'une rue dont l'ouverture a été autorisée par arrêté royal, d'après un plan général imposant certaines conditions, vient à être supprimée depuis, il n'y a pas lieu à dommages-intérêts au profit du propriétaire qui n'a pris aucune disposition, soit avec l'administration communale, soit avec les autres propriétaires riverains, pour s'assurer le bénéfice qu'il aurait pu tirer de son établissement. Il ne suffirait pas qu'il se fût contenté, sans avoir sollicité aucun alignement, de clore par un simple mur le terrain à front qu'il y possédait, et d'y ouvrir une porte. Dans ces circonstances, l'administration a pu modifier le plan et supprimer la rue sans aucune indemnité. La suppression d'une rue, même quand elle est demandée par des particuliers, est un acte de l'autorité publique, et si elle cause du dommage à autrui, les particuliers qui l'ont demandée ne sont tenus de réparer le préjudice, qu'autant qu'ils auraient pris à cet égard des engagements personnels (*Id.*).

366. En cas de péril imminent, le bourgmestre peut, selon les circonstances, ordonner la démolition d'une maison, sans être soumis à des dommages-intérêts.

Les frais de démolition restent à la charge de l'habitant propriétaire (Liège, 11 août 1859, *Pasicrisie*, 1859, 320).

367. La peine de 50 francs à titre de dommages, prononcée par la loi du 29 floréal an X contre les contrevenants, a le caractère d'une amende.

En conséquence, les tribunaux, en prononçant cette peine, sont tenus d'ordonner d'office qu'à défaut de paiement, elle sera remplacée par un emprisonnement, confor-

mément à l'art. 51 du nouveau Code pénal. (Cassation, 19 août 1859, *Pasicrisie*, 1859, 279).

368. Le chemin qui n'a pas été classé par l'autorité administrative comme chemin public ne peut être attribué à la voirie vicinale par cela seul qu'il sert, de temps immémorial, au passage du public.

Il ne suffirait même pas d'établir, en outre, qu'à l'endroit où commence le chemin, il existe une construction en pierre donnant entrée au passage.

Les faits ci-dessus ne sont pertinents que s'ils se rattachent à la possession trentenaire du chemin comme *chemin public*.

Cette possession trentenaire, ainsi caractérisée, doit résulter, d'ailleurs, de faits suffisamment précisés pour rendre possible la preuve contraire.

La même possession doit aussi reposer sur des faits qui ne soient, ni communs à tout chemin quelconque, ni le résultat, soit de l'état des lieux, soit d'usages ou ordres illégaux auxquels se serait conformé le propriétaire de l'immeuble prétendument grevé.

En de telles circonstances, c'est la présomption en faveur de la liberté des héritages qui doit prévaloir (Bruxelles, 26 octobre 1859, *Pasicrisie*, 1861, 61).

369. La surcharge des voitures circulant sur les chaussées soumises au régime de la police du roulage, peut être établie par tous les moyens communs de preuve (Cassation, 16 novembre 1859, *Pasicrisie*, 1860, 32).

370. On ne peut valablement contester la légalité d'une délibération du conseil communal qui, moyennant l'abandon gratuit à la voie publique des terrains nécessaires, accorde l'autorisation d'ouvrir des rues et places publiques, surtout lorsque cette délibération est approuvée par le Roi (Cassation, 17 novembre 1859, *Pasicrisie*, 1860, 325).

371. L'exécution donnée à une partie d'un plan d'ensemble par des travaux en rapport direct avec l'exécution du plan même, entraîne, à charge du concessionnaire, toutes les obligations contractées lors de l'approbation (Cassation, 17 novembre 1859, *Pasicrisie*, 1860, 325).

372. Même décision que celle ci-dessus, n° 364 (Bruxelles, 16 janvier 1860, *Pasicrisie*, 1861, 61).

373. Même décision que ci-dessus, n° 365 (*Id.*).

374. Même décision que ci-dessus, n° 368 (Bruxelles, 30 janvier 1860, *Pasicrisie*, 1861, 258).

375. Un chemin, inscrit à l'atlas des chemins vicinaux, mais désigné comme chemin particulier à l'usage de quelques habitants, ne présente aucun caractère de vicinalité. C'est une propriété particulière, et, par suite, la commune ne peut l'acquérir par prescription.

Les propriétaires de ce chemin n'ont pas intérêt à le faire rayer de l'atlas (Liège, 8 mars 1860, *Pasicrisie*, 1861, 266).

376. Les propriétés emprises, par des arrangements à l'amiable, sans l'observation des formalités d'expropriation pour cause d'utilité publique, ne sont pas affranchies, en entrant dans le domaine de l'Etat, des droits réels qui les grèvent.

Spécialement : Lorsqu'un chemin vicinal, sur lequel les riverains ont le droit de planter des arbres, a été incorporé dans une route de l'Etat sans que les formalités d'expropriation aient été préalablement accomplies, le sol de la route n'est point purgé du droit de plantation (Cassation, 10 mars 1860, *Pasicrisie*, 1860, 129).

377. L'exemption du droit de barrière accordée par l'art. 7, § 14, de la loi du 18 mars 1833, s'applique même au cas où les chariots et chevaux ne font le service de l'usine qu'accessoirement, sans y être attachés exclusivement (Cassation, 1^{er} mai 1860, *Pasicrisie*, 1861, 16).

378. Tous droits civils saufs, des habitants d'une commune, prétendant droit de passage par un sentier qui traverse les terres d'un particulier et ne figure ni sur l'atlas des chemins de fer, ni sur le plan cadastral, se rendent coupables de bris de clôture, en comblant des fossés et en détruisant des barrières et pieux établis par le propriétaire du sol pour empêcher ce passage.

Le simple ordre donné au propriétaire, de remettre provisoirement le sentier en état, n'est pas suffisant pour constituer, dans le chef des auteurs des bris de clôture, la bonne foi élisive de tout délit; c'est seulement une circonstance atténuante en leur faveur (Gand, 2 mai 1860, *Pasicrisie*, 1863, 33).

379. L'action publique et l'action civile, en paiement du droit de barrière, se prescrivent par le laps d'un mois, à partir de la contravention.

Un procès-verbal régulier, dressé par le préposé à la perception, après avoir requis le paiement du droit, et à la suite du refus constaté de paiement, ou de consignation par le redevable, peut seul donner naissance à l'action (Cassation, 7 juillet 1860, *Pasicrisie*, 1860, 282).

380. Est légal le règlement de police communale qui défend de passer avant le 1^{er} août, avec du bétail, par certains sentiers et chemins d'exploitation, à moins qu'il ne soit tenu par la corde, et qui interdit ces mêmes chemins aux bergers jusqu'à l'entier enlèvement des récoltes (Cassation, 3 décembre 1860, *Pasicrisie*, 1861, 54).

381. Lorsque des constructions formant un ensemble n'empêchent que pour une partie sur un alignement qui devait être observé, le jugement qui, en termes généraux, en ordonne la démolition, ne peut s'entendre que de la partie constitutive de la contravention (Cassation, 22 avril 1861, *Pasicrisie*, 148).

382. Le droit que l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux attribue aux communes, du chef des dégradations habituelles ou temporaires occasionnées par des exploitations ou entreprises industrielles, dans un chemin entretenu à l'état de viabilité, ne consiste pas, en cas d'opposition des exploitants ou industriels, dans une subvention spéciale proportionnée aux dégradations, mais dans un péage à établir par un arrêté royal, conformément à l'art. 23, § 4, de la loi du 10 avril 1841 (Cassation, 13 juin 1861, *Pasicrisie*, 218).

383. Il appartient à l'autorité communale, à l'exclusion du pouvoir judiciaire, de faire constater si un bâtiment menace ruine, et d'en ordonner la démolition (Cassation, 17 juin 1861, *Pasicrisie*, 366).

384. Les contraventions à l'arrêté royal du 28 juillet 1832, interdisant le roulage en temps de dégel, peuvent être établies, non-seulement par procès-verbaux ou rapports signés et affirmés dans les vingt-quatre heures, mais aussi, à défaut de procès-verbal, par témoins, conformément à l'art. 154, Code instruction criminelle (Cassation, 26 juin 1861, *Pasicrisie*, 366).

385. L'art. 691, Code civil, n'est pas applicable aux chemins et sentiers servant au public. Ces chemins et sentiers sont susceptibles de possession et de prescription. Ce ne sont pas, à proprement parler, des voies privées ordinaires, ce qui rend, dès lors, inapplicables les principes généraux (Liège, 12 juillet 1861, *Pasicrisie*, 1863, 74).

386. Tout propriétaire riverain a le droit de planter sur les accotements des chemins vicinaux, en respectant la largeur réglementaire déterminée, et les arbres qu'il a ainsi plantés sont sa propriété et non celle de l'Etat ou de la commune (Gand, 19 juillet 1861, *Pasicrisie*, 333).

387. La tolérance accordée par l'art. 1^{er}

de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1839, pour le poids des voitures de roulage, est générale, et s'applique à tout mode de pesage des voitures.

Spécialement: Cette tolérance n'est pas restreinte au seul cas où le poids a été constaté au moyen d'un pont à bascule (Cassation, 13 août 1861, *Pasicrisie*, 369).

388. Les places publiques ne peuvent, en aucune de leurs parties, être acquises par prescription.

Dès qu'il est établi qu'un terrain revendiqué par une commune est une fraction de la place publique, la propriété de ce terrain réside dans le chef de la commune, qui est ainsi qualifiée, sans justification ultérieure, à réclamer l'emprise faite (Bruxelles, 31 décembre 1861, *Pasicrisie*, 1862, 75).

389. Les entrepreneurs de travaux sont responsables du dommage qui résulte de leur faute ou négligence, quel qu'en soit le degré, et leur responsabilité ne peut être couverte par l'imprudence de la victime, que pour autant qu'il soit établi que cette imprudence est la seule cause du dommage.

Quand il s'agit d'exécuter un travail dangereux sur la voie publique, ou même dans un endroit qui n'en fait pas partie, mais qui est accessible à tous, on doit, pour éviter les accidents, établir une palissade, ou au moins avertir les personnes qui se trouvent à proximité des travaux.

L'emploi d'instruments défectueux ou trop peu solides pour servir à l'usage auquel ils étaient destinés, qui se brisent et occasionnent un accident, engendre la responsabilité de l'entrepreneur qui s'en est servi (Liège, 3 janvier 1862, *Pasicrisie*, 1863, 143).

390. La police de la voirie vicinale est comprise dans les attributions des conseils provinciaux; en conséquence, les règlements provinciaux qui fixent la hauteur à laquelle devront être réduites et maintenues les haies longeant les chemins vicinaux, sont légaux.

Les dispositions de ces règlements relatives à la réduction de la hauteur des haies, n'opèrent pas expropriation, et ne peuvent donner lieu à une indemnité en faveur des propriétaires (Cassation, 17 mars 1862, *Pasicrisie*, 234).

391. N'est prévu par aucune loi pénale, le fait d'avoir, malgré l'injonction de l'autorité administrative, refusé de démolir une construction le long de la voie publique, lorsque le prévenu, condamné à l'amende pour avoir élevé cette construction, n'a pas été condamné à la démolition.

En instituant de ce chef de nouvelles

poursuites, le ministère public contrevient à la chose jugée et à la maxime *non bis in idem* (Cassation, 12 mai 1862, *Pasicrisie*, 1863, 200).

392. Le propriétaire dont le terrain est traversé, avec chevaux et voitures, par un particulier, qui prétend que les endroits par où il a ainsi passé constituent un chemin public inscrit à l'atlas des communications vicinales, tandis que lui, propriétaire, soutient que son fonds ne doit qu'une servitude de passage pour piétons, a une action en dommages-intérêts contre ce particulier, auteur du dommage causé, par le passage susdit, tant au fonds qu'aux récoltes qui y croissent, et ne doit pas diriger son action en réparation contre l'administration communale ou autre.

Celui qui prétend, *ut singulus*, avoir le droit de passage avec voitures et chevaux sur un chemin public, à titre de servitude, doit établir, à l'égard du propriétaire, la servitude ou l'aggravation de servitude dont il se prévaut. Ce droit résulte de l'inscription du chemin à l'atlas des communications vicinales de la commune, dûment approuvé par la députation permanente de la province, appuyée de la prescription de dix ou vingt ans, mais il faut que l'inscription, qui sert ici de titre à la prescription, ne laisse pas de doute sur la nature du chemin inscrit, et qu'elle s'accorde parfaitement avec le chemin qu'on veut pratiquer; qu'ainsi, lorsqu'on prétend avoir droit à un chemin avec voitures et chevaux, il ne soit pas douteux que l'inscription a un tel chemin pour objet. L'inscription d'un chemin de halage, avec 3 mètres de largeur, au tableau des chemins vicinaux, laisse des doutes si c'est un chemin avec voitures et chevaux qu'on a voulu indiquer, surtout quand plusieurs circonstances dénotent qu'on n'a voulu inscrire qu'un sentier ou chemin pour piétons, à travers le chemin de halage. Une pareille inscription, dans de telles circonstances, ne peut servir de titre pour la prescription d'un chemin avec voitures et chevaux.

Pour l'acquisition d'une servitude de chemin vicinal par la prescription de dix ou vingt ans, introduite par le § 2 de l'art. 10 de la loi du 10 avril 1841, il ne suffit pas de l'inaction et du silence du propriétaire pendant cet espace de dix ou vingt ans, il faut, en outre, durant ces dix ou vingt ans, des faits constants de possession, caractérisant une possession légale du chemin (Gand, 4 juin 1862, *Pasicrisie*, 279).

393. L'exemption du droit de barrière ac-

cordée par le § 14 de l'art. 7 de la loi du 18 mars 1833, s'applique même au cas où les chariots et animaux ne font le service de l'usine qu'accessoirement, sans y être attachés d'une manière permanente ou exclusive (Cassation, 16 juin 1862, *Pasicrisie*, 210).

394. Il n'est pas dû d'indemnité pour le détour que l'exproprié aura à faire pour la culture de ses terres, par suite de la suppression partielle d'un chemin public (Bruxelles, 18 juin 1862, *Pasicrisie*, 1863, 115).

395. Les amendes prononcées en matière de voirie sont une peine, et il appartient au Roi de les remettre ou de les réduire en vertu de son droit de grâce. Le caractère pénal ne leur est pas enlevé par cela que les amendes sont affectées à l'entretien de la chaussée. La commune ne pourrait donc répéter celles-ci à l'Etat, dans les circonstances susdites (Bruxelles, 21 juillet 1862, *Pasicrisie*, 1864, 58).

396. Même décision que ci-dessus, n° 394 (Bruxelles, 29 octobre 1862, *Pasicrisie*, 1863, 115).

397. Les règlements provinciaux sur la voirie ne concernent que les chemins vicinaux. Ces règlements ne sont pas applicables à l'intérieur des villes, où les constructions sont régies par les dispositions sur la voirie urbaine (Cassation, 11 novembre 1862, *Pasicrisie*, 1863, 23).

398. Le juge de police qui, ayant à statuer sur une exception de prescription de l'action publique soulevée par le prévenu, poursuivi pour avoir fait un dépôt de fumier sur un terrain indiqué à l'atlas des chemins vicinaux comme faisant partie de la voie publique, se fonde, pour prononcer l'acquiescement, sur ce qu'il est établi que, de temps immémorial, la parcelle sur laquelle a été fait le dépôt a toujours été possédée par l'inculpé, sans contradiction de la commune, ne décide pas la question de propriété et reste dans les limites de sa compétence (Cassation, 11 novembre 1862, *Pasicrisie*, 1863, 29).

399. Lorsqu'une commune, assignée en paiement de dommages-intérêts du chef de travaux faits par elle, objecte au propriétaire de la maison détériorée, que lui-même est en faute pour n'avoir pas demandé l'autorisation requise pour bâtir, c'est à elle de prouver d'abord que, quand la bâtisse a été commencée, le terrain qui la longeait faisait partie de la voie publique.

Il ne résulte pas de l'art. 90, n° 7, de la loi communale du 30 mars 1836, que la permission de bâtir ne puisse pas être prouvée

par des actes équivalents à celui que le collège échevinal a l'habitude de délivrer avant la bâtisse, ni que ce collège ne puisse pas approuver, après leur achèvement, des constructions faites sans autorisation, mais dont le niveau, l'alignement et le plan seraient de tout point conformes à ceux qu'il aurait prescrits, si l'autorisation lui avait été demandée.

L'assurance donnée par le collège, qu'il ne sera porté aucun préjudice à certaines maisons, suppose l'existence de la permission nécessaire pour les bâtir, ou emporte l'approbation de ce qui a été bâti sans permission (Bruxelles, 8 janvier 1863, *Pasicrisie*, 59).

400. Une commune est responsable du dommage occasionné par l'inondation produite par l'exhaussement de quelques-unes de ses rues, alors même que cet exhaussement ne serait pas la seule cause de l'inondation.

Quand le dommage provient de plusieurs causes, sans qu'il soit possible de déterminer la part de chacune d'elles dans le sinistre, il y a lieu de prononcer une condamnation solidaire à charge de toutes les personnes responsables de l'événement.

401. Dans les communes où il n'y a pas de commissaire de police, les bourgmestres, et, à leur défaut et en cas d'empêchement, les échevins, ont qualité pour rechercher les délits ruraux. Aucune délégation n'est requise à cet effet.

L'arrêt royal du 19 avril 1819, pas plus que les art. 90 et 107 de la loi communale, ne sont ici applicables (Bruxelles, 9 janvier 1863, *Pasicrisie*, 247).

402. L'exemption du droit de barrière accordée par l'art. 7, § 16, de la loi du 18 mars 1833, « pour les chevaux, chariots » ou voitures exclusivement employés pour le service des travaux de la route, aux barrières établies sur la partie de la route située dans la province pour laquelle le transport a lieu, n'est pas applicable aux transports faits pour la construction d'une route nouvelle commençant dans la province et servant de prolongement à celle sur laquelle les barrières sont établies (Cassation, 23 mars 1863, *Pasicrisie*, 194).

403. L'autorité communale a le droit de concéder la faculté d'avoir, sous la voie publique, des égouts débouchant dans un égout public de la commune.

Quelle est la nature de cette concession ?

Aucun embranchement particulier allant rejoindre l'égout public ne peut être introduit dans un embranchement concédé et

existant déjà, si ce n'est avec la permission du propriétaire.

Il y a lieu d'ordonner la démolition de l'embranchement fait au mépris du droit exclusif du premier concessionnaire (Bruxelles, 21 avril 1863, *Pasicrisie*, 1865, 415).

404. Les habitants d'une commune ne sont pas reprochables comme témoins dans un procès où la commune figure comme corps moral, alors qu'ils n'ont pas un intérêt direct à la contestation (Liège, 13 mai 1863, *Pasicrisie*, 1864, 154).

405. Dans les Flandres, sous l'ancien droit, les chemins vicinaux étaient, en général, la propriété des riverains, et non du prince.

L'acte du souverain qui, sous l'ancien droit, a autorisé la construction d'une chaussée et concédé les parties devenues inutiles de l'ancien chemin, à la chaussée, à charge de construire la chaussée, n'a pu priver les riverains de leur droit de propriété.

Interprétation de la loi 3, *ff. de loc. et itin. publ.*

La prescription immémoriale, quelles que fussent sa force et sa puissance sous l'ancien droit, n'en était pas moins soumise aux règles prescrites pour les autres genres de prescriptions.

Anciennement, en Flandre comme en Hollande, les chemins vicinaux ne constituaient, en général, que des servitudes : les riverains en avaient conservé la propriété.

Les chemins vicinaux ne sont pas compris dans les termes *chemins publics*, qui, d'après l'art. 2 du § 1^{er} de la loi des 22 novembre-1^{er} décembre 1790, sont considérés comme des dépendances du domaine public. Ils ont été, d'après la loi de l'époque et la doctrine des auteurs, attribués en propriété aux communes.

L'inscription d'un chemin au tableau des chemins vicinaux est simplement déclarative de propriété (Gand, 1^{er} juillet 1863, *Pasicrisie*, 316).

406. L'art. 1^{er} de la loi du 15 août 1790, portant que : « le régime féodal et la justice » seigneuriale étant abolis, nul ne pourra » dorénavant, à l'un ou l'autre de ces deux » titres, prétendre aucun droit de propriété » ni de voirie sur les chemins publics, etc., » ne concerne point le cas où ce n'est pas à ces titres, mais comme simple particulier, qu'on prétend un droit de propriété dans un chemin public (Gand, 1^{er} juillet 1863, *Pasicrisie*, 325).

407. Le fait d'avoir, sans autorisation, et en contravention aux règlements, planté des arbres, soit dans un chemin vicinal, soit

le long d'un chemin vicinal, mais en dehors de l'alignement, ne constitue pas une contravention successive ou permanente.

En conséquence, le juge doit, après avoir constaté que la contravention remonte à plus d'une année, appliquer la prescription établie par l'art. 34 de la loi du 10 avril 1841 (Cassation, 3 août 1863, *Pasicrisie*, 302).

408. En France, d'après le droit coutumier, les grands chemins et rivières navigables étaient, à défaut de coutume locale, réputés appartenir au Roi, et les rivières et chemins, aux seigneurs des terres.

Ce principe était admis par les chartes du Hainaut et par la législation du pays soumis à la juridiction du parlement de Flandre à Douai.

Par suite des lois qui ont aboli les droits féodaux, les grands chemins sont rentrés dans le domaine public, et les chemins vicinaux inféodés ont été compris dans le domaine communal.

Les anciens chemins vicinaux inféodés, dans le Hainaut, la Châtellenie de Lille et le Tournais, sont, sous la législation en vigueur, des dépendances du domaine public communal.

Il y a présomption légale que le chemin de Guignies à Planard, sous Howardries, dans le Hainaut, n'est point une servitude vicinale de passage, mais une dépendance du domaine public communal, même quant au sol du chemin.

La loi du 10 avril 1841 n'a pas tranché la question de propriété des chemins vicinaux.

Les riverains ne peuvent acquérir, par la prescription, la propriété du sol d'un chemin public, tant qu'il conserve cette destination (Bruxelles, 16 janvier 1864, *Pasicrisie*, 376).

409. Une commune n'a pas action en justice contre l'auteur de la suppression d'un chemin vicinal, opérée sur le territoire d'une autre commune, alors même que ce chemin serait la continuation d'une voie vicinale appartenant à la première.

L'habitant d'une commune étrangère, quel que soit son intérêt de propriétaire ou autre, ne peut user de la faculté accordée par la loi, de plaider au nom d'une commune et dans son intérêt.

L'autorisation administrative obtenue pour plaider ainsi ne lie pas le pouvoir judiciaire (Bruxelles, 19 janvier 1864, *Pasicrisie*, 1865, 274).

410. Ont été pratiquées conformément à la loi, des fenêtres qui, au moment de leur ouverture, donnaient sur une voie publique.

Le défaut de destination de cette voie, par suite de son aliénation au profit d'un particulier, ne peut porter atteinte aux droits antérieurement existants, ni, partant, entraîner la suppression de ces fenêtres.

Il en est surtout ainsi, alors que les circonstances établissent que l'état des lieux n'est pas le résultat d'une simple tolérance.

Le propriétaire voisin ne pourrait, même indirectement, en demandant à acquérir la mitoyenneté du mur, contraindre son voisin à supprimer ces fenêtres (Liège, 2 mars 1864, *Pasicrisie*, 406).

411. Le § 14 de l'art. 7 de la loi du 18 mars 1833, qui accorde l'exemption du droit de barrière pour le transport des objets nécessaires au service des usines, ne s'applique pas aux farines qui sortent d'un moulin pour être livrées au commerce ou à la consommation (Cassation, 11 juillet 1864, *Pasicrisie*, 303).

412. La défense de bâtir sans autorisation *le long* de la voie publique ne s'applique pas exclusivement aux constructions contiguës aux rues et chemins; elle peut s'étendre aux bâtiments élevés en retraite, à l'intérieur des propriétés riveraines.

La commune qui a prescrit le niveau à suivre, pour une construction érigée à front de rue, ne peut ensuite modifier ce niveau sans indemniser les propriétaires auxquels le premier niveau aurait été imposé (Bruxelles, 3 décembre 1864, *Pasicrisie*, 1865, 5).

413. Est susceptible d'appel, le jugement qui a statué sur une contestation relative à un sentier prétendu vicinal, lequel, n'ayant pas de revenu spécialement déclaré au cadastre, doit, partant, être apprécié, quant à sa valeur, eu égard à son importance pour le public ou les habitants de la commune (Liège, 21 décembre 1864, *Pasicrisie*, 100).

414. Lorsqu'un propriétaire a établi un sentier sur son terrain, il incombe à la commune qui le réclame comme vicinal, d'en administrer la preuve.

Le fait, attesté par des témoins, qu'ils considèrent ce sentier comme public, ne suffit pas pour lui attribuer ce caractère, qui doit être confirmé par les circonstances de la cause (*Id.*).

415. Les plans généraux d'alignement adoptés par l'autorité supérieure ont l'autorité d'un titre; il n'est pas permis de s'en écarter, à moins de modifications nouvelles proposées et arrêtées dans la même forme et de la même manière que les plans primitifs.

Bien que ces plans ne soient pas soumis à une exécution immédiate que l'autorité

communale puisse différer l'exécution au plan général adopté par l'autorité supérieure, ni l'autorité communale, ni les riverains ne peuvent cependant poser un acte qui ne soit entièrement conforme au plan, tant et aussi longtemps qu'il existe.

Qu'entend l'art. 90, n° 7, de la loi communale, par plans généraux?

Un conseil communal, après avoir pris une résolution décrétant une place publique, et en avoir sollicité et obtenu l'approbation royale, ainsi que du plan qui l'accompagne, peut revenir sur cette résolution. Mais cette nouvelle délibération, soumise à son tour au contrôle des autorités supérieures, restera à l'état de simple projet (Gand, 19 janvier 1865, *Pasicrisie*, 113).

416. Est légal le règlement de police communale qui défend de construire, même dans l'intérieur des propriétés, sans l'autorisation du collège des bourgmestre et échevins, des maisons ou habitations agglomérées à moins de 20 mètres de la voie publique.

Il entre dans les pouvoirs des corps municipaux, d'ordonner dans leurs règlements, à titre de destruction du corps de délit, la démolition à prononcer d'office par le juge, des constructions faites sans autorisation, lorsqu'elles sont de nature à nuire à la santé publique (Cassation, 23 janvier 1865, *Pasicrisie*, 133).

417. Sous l'ancienne législation des Flandres et particulièrement sous la coutume de Furnes, les riverains étaient propriétaires du sol des chemins vicinaux, sauf l'affectation de ces chemins à l'usage du public.

Cette propriété n'a aucun caractère féodal, et n'a pas été supprimée par les lois abolitives de la féodalité.

Il n'importe que ces chemins fussent soumis à l'inspection des autorités, cette inspection s'étendant à tous les chemins servant à l'usage du public et n'ayant pour objet que d'assurer la viabilité.

La destination d'utilité publique donnée à un terrain, même par l'occupation opérée au nom de l'Etat pour la construction d'une grande route, ne pouvait avoir pour effet de priver un citoyen de sa propriété et des droits qui en dérivent (Cassation, 10 février 1865, *Pasicrisie*, 280).

418. N'est soumis, ni à une demande d'autorisation préalable, ni à la démolition de ses travaux, le particulier qui, ayant une maison riveraine de la voie publique, laquelle, par suite d'un alignement nouveau de la route, devra reculer au fur et à mesure de la démolition des maisons comprises dans ce nouvel alignement, se borne, sans,

d'ailleurs, toucher à sa façade, à reconstruire la partie d'un mur mitoyen mise à découvert et dégradée par le reculement actuel de la maison qui le joignait (Cassation, 13 mars 1865, *Pasicrisie*, 239).

419. La publication de l'arrêté royal qui fait courir le délai de six mois dans lequel les propriétaires riverains d'un chemin changé ou abandonné ont le droit de le racheter, aux termes de l'art. 29 de la loi du 10 avril 1841, doit avoir lieu suivant le mode prescrit à l'art. 102 de la loi communale.

Dès lors, la publication et l'affiche satisfaisant au vœu de la loi de 1841, il n'est pas nécessaire de notifier l'arrêté royal à la personne ou au domicile des propriétaires riverains.

La loi ne requiert que la publication de l'arrêté royal qui approuve le changement ou l'abandon du chemin : elle n'exige pas celle des tableaux ou plans qui peuvent y être annexés. Cette publication est suffisamment justifiée par un certificat émané du collège échevinal, même postérieurement à l'accomplissement de la formalité.

Après l'expiration du délai de six mois, sans qu'il soit intervenu de demande de la part du propriétaire riverain, la commune peut vendre à un tiers le chemin supprimé, sans qu'il soit besoin de mettre le riverain en demeure (Liège, 7 avril 1865, *Pasicrisie*, 1866, 257).

420. Le plan fait conformément à la loi, et joint à l'arrêté royal qui autorise une expropriation pour cause d'utilité publique, est le titre officiel qui sert à déterminer l'étendue des travaux, la situation des terrains à exproprier et la manière dont les travaux les affectent (Bruxelles, 17 juillet 1865, *Pasicrisie*, 414).

421. L'établissement des zones, avec la servitude de non bâtir et l'obligation d'établir une clôture avec grillage, est une charge pour les propriétaires et une cause de grande dépréciation pour les terrains soumis à cette servitude et à cette obligation.

Il doit être tenu compte de ces circonstances pour faire une juste appréciation du terrain à exproprier (*Id.*).

422. Le droit de barrière ne doit, en cas de contestation, être consigné que sur la demande du receveur. La simple déclaration de ne pas devoir le droit entier ne constitue pas le refus de payer tout le droit ou une partie du droit (Cassation, 31 octobre 1865, *Pasicrisie*, 1866, 61).

423. La loi n'autorise l'intervention de l'autorité communale par voie administra-

tive, pour ordonner la démolition d'un mur menaçant ruine, que si l'état de ce mur compromet la sûreté ou la commodité du passage dans les rues ou places publiques (Gand, 21 décembre 1865, *Pasicrisie*, 1866, 48).

424. Les tribunaux sont compétents pour connaître de l'indemnité réclamée du chef des suites dommageables des travaux exécutés, et, notamment, pour l'interception des chemins vicinaux existants, à défaut, par l'expropriant, de rétablir les communications. Il en serait autrement s'il s'agissait d'imposer des travaux ou d'intervenir dans leur exécution.

Est recevable l'action en indemnité dirigée contre l'Etat par une commune, du chef de l'interception des chemins vicinaux.

Propriétaire de ces chemins, la commune a droit à la réparation du préjudice causé.

Les lois de concession, convention ou cahier des charges ne forment aucun obstacle à la réclamation de cette indemnité.

Est insuffisante l'allocation d'une somme annuelle, au lieu d'une somme globale et préalable, destinée à réparer ce préjudice (Liège, 17 janvier 1866, *Pasicrisie*, 203).

425. On doit considérer l'établissement d'un pavage, dans la distance où sont interdites les constructions le long du franc bord des chemins de fer, comme une contravention prévue par la loi (Cassation, 23 janvier 1866, *Pasicrisie*, 49).

426. Les eaux pluviales appartiennent au premier occupant.

Quoique réunies dans un fossé ou canal fait de main d'homme, elles ne perdent pas le caractère qui leur est propre (Bruxelles, 23 janvier 1866, *Pasicrisie*, 176).

427. Sous le régime de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, les sentiers inscrits sur l'atlas desdits chemins ne sont pas destinés à la circulation des voitures.

Le propriétaire dont un sentier traverse la propriété, est en droit de demander des dommages-intérêts contre celui qui ferait de ce sentier un usage non autorisé par la loi.

La circonstance que le sentier a une largeur de 1 mètre 65 centimètres, et que partout il est suffisamment large pour la circulation des voitures, ne peut justifier l'usage qui en a été fait contrairement à la destination légale qu'il a reçue de l'autorité compétente (Bruxelles, 22 février 1866, *Pasicrisie*, 1867, 22).

428. Les entreprises de travaux publics concédées par le gouvernement obligent de plein droit les compagnies concessionnaires

à prendre toutes les mesures de prudence propres à assurer la sûreté des citoyens.

Spécialement : La compagnie concessionnaire d'un canal traversant perpendiculairement un chemin pavé, remplacé à cet endroit par un pont, ne peut se contenter d'établir des garde-fous sur la largeur indiquée au plan officiel ; si ces garde-fous n'embrassent pas toute la largeur du chemin, elle doit garnir la partie restante, d'une barrière quelconque (Gand, 8 mars 1866, *Pasicrisie*, 1867, 17).

429. Lorsqu'un arrêté royal, précédé des formalités voulues par la loi, a approuvé un plan d'alignement de la grande ou de la petite voirie, ce plan est obligatoire pour la commune comme pour les particuliers, et ne peut plus être ni modifié ni changé par la commune, que du consentement du pouvoir exécutif.

Les riverains intéressés qui veulent l'exécuter sont en droit d'exiger qu'on leur donne l'alignement et, s'ils doivent avancer, que la commune leur fasse la cession du terrain qu'ils sont tenus d'entreprendre (Cassation, 26 mai 1866, *Pasicrisie*, 205).

430. Au cas de refus de la commune d'exécuter un arrêté royal décrétant des alignements, le particulier peut l'attirer devant les tribunaux.

Les plans généraux d'alignement dont parle la loi communale, art. 76, n° 7, s'entendent de tous plans arrêtés pour servir de règle dans le tracé des alignements particuliers pour l'exécution d'un ensemble de travaux (*Id.*).

431. Les commissions instituées en vertu des art. 5, 6 et 7 de la loi du 8 mars 1810, en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique, aux fins d'entendre les propriétaires intéressés, n'ont d'autre attribution que celle de recevoir les demandes et plaintes de ceux qui soutiendraient que l'exécution du plan terrier des travaux n'entraîne pas la cession de leurs propriétés.

Par suite, est légal, le refus de ces commissions d'entendre les demandes tendant à faire changer ou modifier les alignements ou la désignation des terrains sur lesquels doivent être assis les travaux.

Les changements dont il est parlé à l'art. 9, § 2, ne concernent que les points que les parties intéressées ont dû faire fixer avant l'arrêté royal qui a approuvé le plan et déclaré qu'il y a lieu à en poursuivre l'exécution, même par voie d'expropriation (Cassation, 11 mai 1866, *Pasicrisie*, 194).

432. Lorsqu'un chemin vicinal a été régulièrement et définitivement porté, en con-

formité de la loi du 10 avril 1841, sur l'atlas des chemins vicinaux d'une commune, il n'appartient pas à un propriétaire limitrophe, assigné pour avoir apporté des entraves à la circulation avec chevaux et charrettes sur ledit chemin, de prétendre qu'il soit dit par justice que ce chemin n'est qu'un sentier, et que la commune assignée en intervention ait à rectifier dans ce sens l'atlas susdit.

Si des modifications et des changements peuvent y être apportés, ce n'est qu'au point de vue de l'utilité publique, et tout recours de la part de tiers doit être déclaré non recevable.

Le public a droit d'en user comme chemin vicinal, et toute entrave à cet usage donne lieu à réparation.

Le pouvoir judiciaire est incompétent pour ordonner à une commune de rectifier les énonciations de l'atlas de ses chemins vicinaux. — Voir la loi des 16-24 avril 1790, titre II, art. 13 (Bruxelles, 17 juin 1866, *Pasicrisie*, 1867, 19).

433. L'exemption du droit de barrière prononcée en faveur des moyens de transport des récoltes, *des champs vers la ferme ou la grange*, ne peut s'appliquer au transport de récoltes à une fabrique ou à un siège d'établissement agricole dont ces champs ne font point partie (Cassation, 18 juin 1866, *Pasicrisie*, 307).

434. En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les commissions instituées en vertu de l'art. 7 de la loi du 8 mars 1810, modifié par l'art. 2 de l'arrêté royal du 24 décembre 1816, aux fins d'entendre les propriétaires intéressés, ne peuvent, sans usurpation de pouvoir, examiner toute question, recevoir toute réclamation qui tendrait à porter la moindre atteinte au texte précis et formel de l'arrêté royal qui décrète d'utilité publique l'ouverture d'une rue nouvelle et en approuve la direction fixée par le conseil communal local, dans le cercle de ses attributions. Leur mission se borne à recevoir les demandes et plaintes de ceux qui soutiennent que l'exécution des travaux n'entraîne pas la cession de leurs propriétés (Gand, 21 juillet 1866, Aud. sol., *Pasicrisie*, 362).

435. Un plan général d'alignement, adopté par un conseil communal et, del'avis de la députation permanente du conseil provincial, approuvé par le Roi conformément à l'art. 76, n° 7, de la loi communale, est obligatoire pour tout le monde, et ne peut plus être modifié ni changé que de la même manière dont il a été formé. Notam-

ment, la commission établie par le gouverneur de province, pour recevoir les plaintes des propriétaires, en exécution des art. 7 et 8 de la loi du 8 mars 1810, ne peut écouter les réclamations tendant à opérer des changements à ce plan (*Id.*).

436. Lorsque l'administration d'une commune a, par son silence, autorisé la construction d'un chemin de fer concédé qui supprime un chemin vicinal, les habitants de la commune ne peuvent, sous prétexte que les formalités de l'expropriation n'ont pas été accomplies, et que l'indemnité préalable n'a pas été payée, s'opposer par des voies de fait à l'achèvement du rail-way.

En usant de semblables violences, ils se rendent passibles des peines comminées par l'art. 438 Code pénal (Liège, 2 août 1866, *Pasicrisie*, 350).

437. L'exemption du droit de barrière prononcée en faveur du transport des récoltes des champs vers la ferme ou la grange, n'est pas applicable au transport des récoltes à une fabrique ou à un établissement agricole dont ces champs ne font pas partie (Cassation, 24 octobre 1866, *Pasicrisie*, 1867, 11).

438. Une loi de concession de chemin de fer qui approuve les clauses et conditions du cahier des charges, lequel cahier confie au Ministre des Travaux publics le soin d'approuver les déplacements ou changements de direction de chemins publics, autorise par cela même les concessionnaires à changer la direction d'un chemin vicinal. Nul ne peut, dès lors, sans contrevenir à l'art. 438 Code pénal, s'opposer à l'exécution des plans approuvés par le Ministre. Ni la loi du 20 mai 1863 sur les chemins vicinaux, ni les lois de 1810 et de 1835 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, ne sont ici applicables (Cassation, 29 octobre 1866, *Pasicrisie*, 1867, 42).

439. Le particulier intéressé à se servir d'un chemin qu'il soutient être accessible au public, peut agir *ut singulus* contre ceux qui l'entravent dans l'exercice de ce droit. Il n'agit pas, dans ce cas, au nom de la commune, et n'a pas besoin de l'autorisation prescrite par l'art. 150 de la loi communale (Cassation, 27 décembre 1866, *Pasicrisie*, 1867, 101).

440. Lorsque toutes les formalités préables prescrites par la loi pour la fixation d'un chemin vicinal ont été remplies, et que la députation du conseil provincial a statué, il n'appartient pas au pouvoir judiciaire d'en ordonner la rectification (*Id.*).

441. L'inscription, à l'atlas communal,

d'un chemin, comme vicinal, ne tranche souverainement que la question d'utilité et de vicinalité; elle ne dépouille pas le propriétaire du sol occupé par ce chemin, de son droit de propriété; la commune ne peut, au mépris de ce droit, en prendre possession sans l'exproprier (*Id.*).

442. Les actes qui se rapportent à l'organisation et à l'exercice du service public rentrent dans les attributions essentielles et exclusives du pouvoir exécutif.

Spécialement : Le soin d'assurer l'usage des communications destinées au public et d'y apporter tous les changements que cet usage comporte, constitue un devoir purement administratif.

Si les grands travaux d'utilité générale décrétés par la loi exigent des rectifications ou modifications de chemins vicinaux, il appartient à l'autorité administrative supérieure d'ordonner, malgré la résistance ou l'inaction des communes, la rectification nécessaire pour concilier, au profit de tous, l'intérêt de la grande voirie avec l'intérêt de la voirie vicinale (Cassation, 10 janvier 1867, *Pasicrisie*, 117).

443. Le pouvoir judiciaire est sans qualité pour adjuger ou abjurer la demande d'une commune tendant à obtenir de l'Etat une indemnité du chef de l'interception d'un chemin vicinal, en exécution des plans de construction d'un chemin de fer autorisés, en vertu d'une loi, par le Ministre des Travaux publics (*Id.*).

444. L'autorité administrative a seule mission pour porter sur les atlas communaux les chemins qu'elle considère comme vicinaux, et pour y apporter des modifications; mais les décisions prises de ce chef ne font pas obstacle à ce que le pouvoir judiciaire, dans l'ordre de sa compétence, prononce des sentences contraires aux actes administratifs (Gand, 7 juillet 1866, *Pasicrisie*, 312).

445. Lorsqu'un chemin a été inscrit par l'autorité administrative sur l'atlas de la commune, le propriétaire, qui s'est adressé à la députation permanente pour obtenir que ledit chemin fût rayé de l'atlas, et dont la réclamation n'a pas été accueillie, comme soulevant une question de propriété, est recevable à intenter à la commune, devant le juge civil, l'action *servitutis negatoria*, tendant à dénier à la commune tout droit de propriété ou de servitude sur le prédit chemin.

Le juge peut, par voie de conséquence, sans empiéter sur le pouvoir administratif, autoriser le propriétaire à rétablir une barrière fermant le chemin, malgré l'inscription sur l'atlas (*Id.*).

TABLE DES MATIÈRES.

PREMIÈRE PARTIE.

Commentaire législatif de la loi du 19 mars 1866, concernant les impositions industrielles en matière de voirie vicinale.

CHAPITRE I^{er}. — CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

I. Motifs de la loi du 19 mars 1866.

	Pages.
1. Exposé général de ces motifs	1
2. Législation française de 1824 et 1836	»
3. Art. 23 de la loi belge du 10 avril 1841	2
4. Controverse à laquelle l'interprétation de cet article a donné lieu	»
5. Interprétation parlementaire de 1839-1841	»
6. Circulaire du 15 juin 1841 et règlements provinciaux	3
7. Jugement du tribunal de Charleroi du 17 décembre 1839	»
8. Résolution de la Chambre des Représentants du 17 avril 1860.	4
9. Circulaire du 27 avril 1860	»
10. Recours en cassation contre le jugement précité du tribunal de Charleroi. — Conclusions du procureur général	5
11. Arrêt de cassation du 13 juin 1861	»
12. L'art. 23 de la loi du 10 avril 1841 contient-il une sanction suffisante?	6
13. Avis de M. le procureur général près la Cour de cassation.	»
14. Avis des autorités provinciales	7
15. Avis du gouvernement. — Exposé des motifs de la loi du 19 mars 1836	»
16. Avis de la section centrale de la Chambre des Représentants	8
17. Observations critiques	9
18. Utilité de la loi nouvelle	»

II. Constitutionnalité des impositions industrielles.

19. Avis de la section centrale de la Chambre des Représentants, au sujet des subventions prévues par l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841	10
20. Avis de M. le procureur général près la Cour de cassation	»

21. Discussion à la Chambre des Représentants, le 24 janvier 1866	11
22. Rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants	12
23. Rapport de la commission du Sénat	16

III. — Textes législatifs.

24. Texte primitif du projet de loi déposé par le gouvernement.	16
25. Texte de la loi du 19 mars 1866.	17

CHAPITRE II. — COMMENTAIRE LÉGISLATIF.

§ 1 de la loi.

26. Observations générales	18
27. Quels exploitants peuvent être frappés d'une subvention?	»
28. Les stations de chemins de fer peuvent-elles être considérées comme des exploitations industrielles?	19
29. Sens du mot : <i>forêts</i>	»
30. Quel est le dommage dont la réparation peut être ordonnée par voie d'imposition spéciale?	20
31. L'imposition peut atteindre indistinctement les dommages passés et ceux à venir	»
32. Inconvénients qu'il y aurait eus à déférer aux tribunaux l'appréciation des dommages passés	21
33. Sens du mot : <i>annuellement</i>	23
34. La dégradation doit-elle exister encore au moment de la réclamation d'une imposition pour un dommage passé?	»
35. La loi nouvelle peut-elle être appliquée du chef de dommages causés avant sa publication?	»
36. Emploi du montant des impositions	»

§ 2 de la loi.

37. La loi nouvelle, en abrogeant l'art. 23 de celle du 10 avril 1841, n'a pas enlevé aux communes le droit d'établir des péages sur leurs chemins vicinaux.	23
38. Rejet d'une proposition tendant à ce que l'imposition ne pût être exigée qu'en cas d'insuffisance du montant des péages à établir préalablement.	24
39. L'exploitant peut être atteint à la fois par le droit de péage et par l'imposition spéciale	25
40. Motifs du § 2 de la loi du 19 mars 1866	»

§ 3 de la loi.

41. Motifs du § 3 de loi du 19 mars 1866	25
42. Il doit être également tenu compte à l'exploitant, de toutes les autres charges auxquelles il a été soumis pour assurer l'entretien de la voirie vicinale	26

§ 4 de la loi.

43. Énumération des garanties données aux exploitants	26
44. Sens des mots : à <i>titre provisoire</i>	27
45. Valeur des mots : <i>chaque imposition</i>	»
46. Sens des mots : <i>modifiée par la voie administrative</i>	»
47. Valeur des mots : <i>simple expertise</i>	»

§ 5 de la loi.

48. L'autorité supérieure ne peut contraindre un conseil communal à créer une imposition industrielle; limite des droits de cette autorité; prérogatives communales.	28
49. L'opposition des exploitants ne peut entraver le règlement de l'imposition spéciale	30
50. Exposé des principes de compétence qui ont dicté les §§ 5 et 6 de la loi nouvelle	»
51. Procédure administrative à observer dans l'exécution du § 5 de ladite loi	»

§ 6 de la loi.

52. Motifs de ce paragraphe ; renvoi ; mode de régler les impositions spéciales	31
53. Des différentes catégories de chemins auxquels le § 6 s'applique.	»
54. L'imposition doit-elle toujours être fixée <i>directement</i> par l'autorité supérieure, dans les cas prévus par ce paragraphe.	»
55. Les formalités prévues par le § 4 de la loi sont inapplicables dans l'espèce	32

§ 7 de la loi.

56. Motifs de l'appel au Roi contre les décisions rendues en deuxième ressort par la députation permanente.	32
57. Rejet d'un amendement ayant pour objet de restreindre le nombre des recours au Roi	33
58. Rejet d'un amendement ayant pour objet de généraliser ou d'étendre le droit d'appel. — Discussion au Sénat	34
59. Principes généraux relatifs à l'exercice du droit d'appel et du droit de pétition ; devoirs de l'autorité saisie d'un recours ou d'une réclamation	37

§ 8 de la loi.

60. Le recours en cassation n'a point été admis en cette matière	38
61. Motifs de la disposition finale du § 8	»

§ 9 de la loi.

62. Texte des articles de lois auxquels ce paragraphe se réfère	39
---	----

§ 10 de la loi.

63. Motifs et portée de ce paragraphe. — Rapport de la section centrale.	39
--	----

DEUXIÈME PARTIE.

Recueil des lois et arrêtés royaux, des circulaires et décisions ministérielles, ainsi que des arrêts des Cours de cassation et d'appel, concernant la législation des chemins vicinaux.

1^{re} Section. — Lois et arrêtés royaux (Pages 45 à 61).

1. *Décret du 11 décembre 1789 (extrait).* — Plantations des chemins ; destruction ou dégradation ; poursuites et peines.
2. *Décret du 14 décembre 1789. Art. 50 (extrait).* — Travaux communaux ; police de la voirie ; compétence administrative.
3. *Décret du 22 décembre 1789-janvier 1790. Section III, art. 2 (extrait).* — Conservation des chemins ; police de la voirie ; compétence administrative.
4. *Décret du 26 juillet-15 août 1790.* — Droits de propriété, de plantation et de voirie sur les chemins publics ; conservation des arbres.
5. *Décret du 16-24 août 1790. Titre XI, art. 1 et 3 (extraits).* — Police de la voirie ; exécution des lois et règlements ; compétence administrative.
6. *Décret du 29 août-2 septembre 1790.* — Conservation des arbres ; rectification au décret du 26 juillet-15 août 1790.
7. *Décret du 7-11 septembre 1790. Art. 6.* — Police de conservation des chemins vicinaux ; compétence.

8. *Décret du 22 novembre-1^{er} décembre 1790. Art. 2.* — Dépendances du domaine public ; chemins publics.
9. *Décret du 19-22 juillet 1791. Art. 15, 16, 18, 27, 28, 29, 46.* — Voie publique ; délits, contraventions, peines ; règlements de voirie ; compétence.
10. *Décret du 28 septembre-6 octobre 1791. Titre I, section VI, art. 2 et 3. Titre II, art. 16, 17, 40 à 44.* — Conservation, entretien, amélioration et largeur des chemins ; impositions ; délits, contraventions et peines ; responsabilité ; compétence.
11. *Décret du 28 août-14 septembre 1792. Art. 14, 15, 16, 17 et 19.* — Chemins et voies publiques ; propriété des arbres.
12. *Décret du 16-20 frimaire an IV. Art. 1 (extrait).* — Chemins vicinaux maintenus aux frais des administrés.
13. *Code des délits et peines du 3 brumaire an IV. Art. 605 (extraits).* — Voie publique ; délits, contraventions et peines ; compétence.
14. *Arrêté du Directoire exécutif du 23 messidor an V.* — Confection d'un état général des chemins vicinaux ; suppression des chemins inutiles.
15. *Loi du 9 vendémiaire an VI. Art. 89.* — Ouverture, perfectionnement et entretien des chemins ; concessions, barrières.
16. *Loi du 3 frimaire an VIII. Art. 103.* — Chemins vicinaux déclarés non cotisables.
17. *Loi du 11 frimaire an VII. Titre I, art. 4 et 10 (extraits).* — Dépenses d'entretien des chemins vicinaux et leurs dépendances.
18. *Loi du 28 pluviôse an VIII. Art. 15 (extrait).* — Répartition des travaux d'entretien et de réparation ; compétence.
19. *Arrêté du 4 thermidor an X. Art. 6.* — Dépenses des chemins vicinaux ; réparation ; prestations en nature ; compétence.
20. *Code civil, livre II, titre I (4 pluviôse an XII). Art. 537, 538, 542.* — Domaines publics ; biens communaux ; inaliénabilité ; administration.
21. *Code civil, livre II, titre IV (10 pluviôse an XII). Art. 649, 650.* — Servitudes ; construction et réparation des chemins ; lois et règlements particuliers.
22. *Loi du 9-19 ventôse an XIII. Art. 6, 7 et 8.* — Reconnaissance des limites des chemins ; largeur ; plantations ; poursuites ; compétence.
23. *Loi du 26 septembre 1807. Art. 29 et 30.* — Dépenses de construction et d'entretien des ponts ; travaux publics ; indemnité de plus-value.
24. *Code pénal, livre III, titre II (17 février 1810). Art. 445 à 448 et 459.* — Plantations, inondations ; délits, contraventions, peines.
25. *Code pénal, livre IV (20 février 1810). Art. 471 et 475 (extraits).* — Police de la voie publique ; règlements de voirie ; délits, contraventions, peines.
26. *Décret du 4 août 1811.* — Travaux d'entretien et de réparation des chemins vicinaux dans la traverse des fortifications ; exécution ; dépense ; compétence.
27. *Arrêté-loi du 22 novembre 1814. Art. 1.* — Conservation d'arbres plantés sur les chemins.
28. *Arrêté royal du 13 septembre 1816.* — Élagage desdits arbres ; compétence.
29. *Arrêté royal du 3 janvier 1818.* — Inspection des chemins publics ; surveillance ; commissaire d'arrondissement.
30. *Arrêté royal du 19 février 1820.* — Propriété d'arbres ; révocation de l'arrêté du 22 novembre 1814.
31. *Loi du 19 janvier 1832. Art. 5 et 6.* — Péages sur les routes vicinales et sur les ponts ; information.
32. *Arrêté royal du 26 juillet 1832.* — Concession de péages sur les routes vicinales et sur les ponts communaux ; autorisation ; procédure.
33. *Loi communale du 30 mars 1836. Art. 75 à 77, 90 et 131 (extraits).* — Péages ; alignements ; reconnaissance, ouverture et entretien des chemins vicinaux ; travaux communaux ; plans de bâtisse ; compétence ; dépenses obligatoires.
34. *Loi du 24 mars 1838.* — Routes vicinales ; police du roulage et des barrières.
35. *Loi du 10 avril 1841.* — Reconnaissance et délimitation des chemins vicinaux ; entretien et amélioration ; élargissement, redressement, ouverture et suppression ; police ; règlements provinciaux.
36. *Arrêté royal du 21 avril 1841.* — Confection des atlas de la voirie vicinale ; institution d'un bureau central.
37. *Loi du 18 juin 1842.* — Époque de la révision des règlements provinciaux ; modifications à l'art. 39 de la loi du 10 avril 1841.

38. *Arrêté royal du 26 octobre 1850.* — Rédaction des demandes d'établissement de péages sur les routes vicinales.
39. *Arrêté royal du 25 novembre 1850.* — Création d'une inspection centrale des chemins vicinaux.
40. *Loi du 20 mai 1863.* — Dépenses des chemins vicinaux ; autorisation ; ouverture, suppression et changement ; compétence ; modification aux art. 14 et 28 de la loi du 10 avril 1841.
41. *Arrêté royal du 11 mai 1864.* — Demandes en établissement de péages sur les routes vicinales ; modification à l'arrêté royal du 26 octobre 1850.
42. *Loi du 19 mars 1866.* — Réparation des chemins vicinaux dégradés ; impositions industrielles ; modification à l'art. 23 de la loi du 10 avril 1841.
43. *Code pénal du 8 juin 1867. Art. 537, 545, 546, 550 à 552, 559, 560, 563.* — Plantations, inondations ; police de la voie publique ; règlements de voirie ; délits, contraventions, peines.

2^e Section. — Circulaires ministérielles (Pages 61 à 107).

Amélioration de la voirie vicinale.

- 1^o *Acquisitions, aliénations, expropriations.* — Circulaires 29, 99, 101, 108, 109, 112.
- 2^o *Alignement.* — Circulaires 101, 102, 108.
- 3^o *Changements aux chemins (élargissements, rétrécissements, détournements).* — Circulaires 12 § 12, 29, 41, 44, 50, 55, 56, 67, 70, 99, 101, 102.
- 4^o *Ouverture de chemins.* — Circulaires 12 § 12, 29, 41, 44, 55, 56, 67, 99, 101, 105.
- 5^o *Pavage, empiérement.* — Circulaires 29, 49, 51, 59, 87, 97.
- 6^o *Poteaux indicateurs.* — Circulaires 3, 101.
- 7^o *Suppression de chemins.* — Circulaires 12 § 12, 17, 41, 44, 55, 56, 67, 99, 101, 102, 105.
- 8^o *Système général d'amélioration.* — Circulaires 29, 35, 37, 39, 46, 47, 48, 49, 57, 59, 62, 81, 87.
- 9^o *Travaux d'amélioration.* — Circulaires 29, 39, 44, 81, 97.
- 10^o *Travaux d'art.* — Circulaires 29, 60.

Atlas des chemins vicinaux.

- 1^o *Confection.* — Circulaires 12 § 4, 16, 18, 28, 30, 31, 32, 33.
- 2^o *Conservation.* — Circulaires 19, 55, 90, 91, 105.
- 3^o *Dépenses.* — Circulaires 14, 16, 25.
- 4^o *Publication.* — Circulaire 19.
- 5^o *Révision.* — Circulaires 52, 55, 56, 67, 90, 105.

Barrières. — Circulaires 12 § 10, 7, 27, 61, 76, 93, 104, 111.

Cantonniers et surveillants. — Circulaires 12 § 14, 81, 103.

Cartes et plans. — Circulaires 12 § 1, 5, 38, 39, 42, 49, 53, 56, 62, 74, 81, 101, 102, 105, 113.

Chemins de fer. — Circulaires 83, 101, 106.

Chemins de grande communication. — Circulaires 12 § 11, 13, 20, 29, 41, 48, 63.

Commissaires d'arrondissement. — Circulaires 19, 46, 58, 59.

Commissaires voyers. — Circulaires 12 §§ 12 et 14, 18, 26, 29, 39, 59, 81, 88.

Compétence (questions de). — Circulaires 12, 15, 20, 29, 43, 44, 63, 67, 70, 77, 85, 89, 90, 99, 101, 102, 104, 108.

Contraventions. — V. Délits.

Déclarations de grande vicinalité. — V. Chemins de grande communication.

Délits. — Circulaires 2, 4, 12 § 13, 73.

Dépenses des chemins vicinaux.

- 1^o *Centimes additionnels.* — Circulaires 9, 12 § 4.
- 2^o *Charges communales en général.* — Circulaires 1, 12 § 3, 29, 54.
- 3^o *Charges provinciales.* — Circulaires 5, 12 §§ 13 et 14.
- 4^o *Conversion de prestations.* — Circulaires 12 §§ 6 et 8, 43, 85.
- 5^o *Impositions industrielles.* — Circulaires 12 § 10, 89, 111.
- 6^o *Prestations de journées de travail.* — Circulaire 12 § 4.
- 7^o *Rachat de prestations.* — Circulaire 12 § 5.

8° *Remise aux contribuables.* — Circulaires 12 § 5, 43.

9° *Rôles d'impositions et recouvrement.* — Circulaires 12 § 8, 21, 23, 63.

10° *Tâches.* — Circulaires 12 § 7, 85.

Employés provinciaux. — Circulaire 40.

Entretien des chemins vicinaux. — Circulaires 12 § 7, 29, 65, 81, 85, 87, 92, 97, 103.

Franchise de port. — Circulaire 24.

Inspection centrale. — Circulaires 62, 81, 103.

Mesures ordonnées d'office. — Circulaires 12 §§ 9 et 12, 14, 20, 29, 44, 63, 77, 85, 92.

Péages. — V. *Barrières.*

Plans. — V. *Cartes et Atlas.*

Plantations. — Circulaire 12 § 3.

Possession. — V. *Propriété.*

Poursuites. — V. *Délits.*

Prescription. — V. *Propriété.*

Procédure (questions de). — Circulaires 7, 12, 18, 27, 41, 55, 56, 67, 73, 74, 76, 77, 83, 91, 99, 100, 101, 106, 108, 109, 113.

Propriété, possession, prescription. — Circulaires 4, 12 § 2.

Reconnaissance de chemins. — Circulaires 12 § 1, 18, 33, 105.

Règlements provinciaux. — Circulaires 11, 12 §§ 3, 13 et 14, 29, 96.

Roulage (police du). — Circulaires 2, 6, 7, 73, 75, 86, 95, 100.

Subsides de l'État.

1° *Budget (sommés allouées au).* — Circulaires 8, 20, 35, 64, 69, 94.

2° *Conditions d'allocation.* — Circulaires 33, 66, 81, 87, 103.

3° *Contrôle.* — Circulaires 34, 40, 42, 45, 53, 57, 62, 68, 71, 81, 84, 98, 103, 107.

4° *Demandes de subsides.* — Circulaires 10, 36, 38, 78, 80, 81.

5° *Emploi des subsides.* — Circulaires 8, 9, 10, 33, 37, 39, 48, 59, 69, 81, 87.

6° *Procédure.* — Circulaires 79, 81, 84, 110.

7° *Répartition.* — Circulaires 8, 10, 20, 35, 64, 66, 69, 72, 94.

Subsides provinciaux. — Circulaires 8, 35.

Surveillants. — V. *Cantonniers.*

3° Section. — Décisions ministérielles (Pages 107 à 140).

I. VOIRIE COMMUNALE.

A. Questions de droit et de procédure.

Abandon de terrain. — V. *Terrains.*

Abornement. — Décision 215.

Acquisitions de terrains. — V. *Terrains.*

Actes notariés. — Décision 277.

Actes précaires. — Décisions 127, 194, 205, 302.

Actions possessoires. — Décisions 118, 259.

Adjudications. — Décisions 46, 86, 135, 185, 301.

Affichage. — V. *Publication.*

Aliénations de terrains. — V. *Terrains.*

Alignements. — Décisions 8, 74, 75, 93, 94, 100, 109, 118, 124, 133, 175, 199, 203, 218, 234, 235, 251, 283, 285, 290, 291.

Amélioration (travaux d'). — V. *Travaux extraordinaires.*

Atlas et plans des chemins vicinaux (changements aux). — Décisions 51, 79, 91, 95, 96, 97, 123, 136, 151, 171, 174, 178, 194, 204, 210, 217, 223, 323.

- Atlas et plans des chemins vicinaux (formation des).* — Décisions 51, 61, 62, 67, 69, 70, 76, 134, 156, 160, 184, 190, 192, 194, 223, 265, 320.
- Atlas et plans des chemins vicinaux (indications des).* — Décisions 60, 76, 164, 171, 199, 214, 222, 225, 230, 265, 279, 287, 297.
- Avertissements.* — Décisions 55, 69.
- Centimes additionnels.* — V. *Impositions.*
- Centimes spéciaux.* — V. *Impositions.*
- Changements au tracé des chemins vicinaux (élargissements, rétrécissements, détournements).* — Décisions 1, 72, 75, 79, 80, 83, 91, 108, 125, 128, 131, 135, 154, 167, 172, 216, 222, 225, 227, 241, 256, 266, 275, 282, 293, 300, 303, 305.
- Chaussées vicinales concédées.* — Décisions 187, 213, 288, 301, 308.
- Chemins privés.* — Décisions 60, 76, 158, 209, 217, 281, 323.
- Chemins publics ou vicinaux en général.* — Décisions 67, 130, 163, 187, 211, 230, 279, 308, 313, 323.
- Chemins vicinaux de grande communication.* — Décisions 25, 77, 82, 85, 88, 89, 119, 139, 176, 179, 186, 198, 213, 224, 286, 300.
- Chose jugée.* — Décisions 70, 92, 197.
- Circulation (liberté de la).* — Décisions 44, 57, 65, 101, 102, 103, 127, 132, 154, 158, 167, 191, 193, 228, 232, 236, 237, 302.
- Constructions.* — Décisions 90, 100, 104, 116, 167, 290, 309.
- Contraventions.* — Décisions 2, 26, 117, 118, 183, 207, 225, 228, 233, 258, 259, 294.
- Conversion de prestations en nature.* — Décisions 34, 46, 48, 73, 163.
- Dégradations.* — Décisions 170, 237.
- Délais.* — Décisions 70, 82, 84, 119, 124, 139, 156, 164, 176, 204, 225, 259, 277, 301, 304, 305.
- Dépenses de voirie communale.* — Décisions 10, 13, 22, 43, 63, 74, 77, 82, 85, 88, 105, 112, 119, 130, 134, 138, 139, 146, 160, 177, 189, 190, 213, 224, 226, 297, 298, 320.
- Détournements des chemins.* — V. *Changements.*
- Distances.* — Décisions 37, 234, 309.
- Droits acquis.* — Décisions 11, 37, 50, 58, 98, 130, 208, 225, 239, 249, 272, 277, 278.
- Échange de terrains.* — V. *Terrains.*
- Élargissements de chemins.* — V. *Changements.*
- Empierrement.* — V. *Travaux extraordinaires.*
- Emprunts.* — V. *Impositions.*
- Enquête.* — Décisions 51, 79, 91, 124, 130, 135, 136, 151, 194, 204, 301, 305, 323.
- Enregistrement.* — V. *Timbre.*
- Entretien des chemins.* — V. *Travaux ordinaires.*
- Expertise.* — Décisions 197, 277, 278.
- Expropriation.* — Décisions 125, 128, 221, 225, 240, 251, 301, 311.
- Fonds commun.* — V. *Impositions.*
- Frais de justice.* — Décisions 66, 138.
- Franchise de port.* — Décision 40.
- Impositions :*
- 1^o *Centimes additionnels aux contributions.* — Décisions 34, 48, 54, 71.
 - 2^o *Centimes spéciaux.* — Décisions 21, 35, 36, 39, 41, 42, 48, 55, 56, 64, 78, 81, 152, 180, 267.
 - 3^o *Emprunts.* — Décisions 63, 71.
 - 4^o *Fonds commun.* — Décisions 77, 213.
 - 5^o *Impôt provincial.* — Décision 77.
 - 6^o *Prestations d'animaux.* — Décisions 28, 44, 47, 56, 59, 64, 81, 106, 110, 121, 141, 143, 159, 166, 185, 196, 201, 202, 253, 254, 268, 274, 280.
 - 7^o *Prestations manuelles.* — Décisions 54, 56, 64, 81, 110, 113, 182, 185, 195, 202, 268, 280.
 - 8^o *Recettes de péages.* — Décisions 71, 213.
 - 9^o *Revenus ordinaires.* — Décisions 15, 35, 45, 71, 213.
 - 10^o *Subventions industrielles.* — Décisions 170, 307.

- Impôt provincial.* — V. *Impositions.*
- Indemnités.* — Décisions 50, 128, 130, 153, 203, 225, 237, 256, 302.
- Largeur des chemins vicinaux.* — Décisions 62, 156, 199, 214, 222, 225, 230, 235, 236.
- Maintien de chemins vicinaux.* — Décisions 206, 262, 276, 306.
- Mesures ordonnées d'office.* — Décisions 10, 46, 85, 88, 89, 91, 105, 111, 112, 115, 117, 145, 152, 153, 170, 172, 173, 179, 185, 183, 189, 198, 211, 212, 213, 223, 224, 226, 231, 261, 262, 266, 294, 297, 303, 316.
- Nivellement (plans de).* — Décisions 218, 221, 257.
- Notifications.* — Décision 139.
- Ordre public (mesures d').* — Décisions 37, 103, 117, 118, 130, 200, 228, 258, 284, 294.
- Ouverture de chemins vicinaux.* — Décisions 1, 72, 79, 125, 128, 131, 135, 165, 172, 178, 179, 216, 238, 240, 256, 261, 266, 275, 305, 311, 313, 316, 318.
- Pavage.* — V. *Travaux extraordinaires.*
- Péages (recettes de).* — V. *Impositions.*
- Peines (remise de).* — Décisions 3, 11, 207.
- Places.* — V. *Rues.*
- Plans.* — V. *Atlas.*
- Plantations.* — Décisions 37, 50, 94, 117, 118, 122, 126, 130, 200, 234, 309.
- Possession.* — V. *Prescription et actions possessoires.*
- Poursuites.* — Décisions 2, 8, 27, 29, 32, 49, 117, 138, 259, 292.
- Prescription acquisitive.* — Décisions 60, 76, 156, 164, 214, 225.
- Présomptions légales.* — Décisions 76, 164, 184.
- Prestations en nature.* — V. *Impositions, conversion et rachat.*
- Procès-verbaux.* — Décisions 30, 49, 53, 292, 296.
- Publication.* — Décisions 204, 304, 305.
- Rachat de prestations en nature.* — Décisions 73, 99, 166.
- Réclamations.* — Décisions 31, 70, 76.
- Recolement de plans.* — Décision 215.
- Reconnaissance des chemins vicinaux.* — Décisions 178, 279.
- Réparation de chemins.* — V. *Travaux extraordinaires.*
- Réparation de contraventions.* — Décisions 3, 8, 11, 37, 117, 138, 183, 207, 231, 233, 294.
- Rétablissement des lieux.* — V. *Réparation de contraventions.*
- Rétrécissements de chemins.* — V. *Changements.*
- Revenus ordinaires.* — V. *Impositions.*
- Rôles de voirie vicinale.* — Décisions 31, 34, 36, 38, 41, 42, 48, 64, 84, 85, 87, 108, 110, 112, 113, 114, 189, 211, 226, 321.
- Rues et places.* — Décisions 67, 75, 175, 235, 291, 314.
- Sécurité publique.* — Décisions 8, 20, 101, 117, 187, 228, 236, 258, 284.
- Serment.* — Décisions 24, 49, 53, 120, 296.
- Servitudes d'utilité publique.* — Décisions 37, 234, 285, 309.
- Servitudes privées.* — Décisions 5, 60, 98, 130, 167, 302.
- Subventions industrielles.* — V. *Impositions.*
- Suppression de chemins vicinaux.* — Décisions 1, 17, 57, 58, 79, 98, 103, 111, 115, 131, 135, 148, 153, 154, 172, 173, 197, 204, 206, 208, 212, 217, 230, 236, 238, 239, 240, 241, 248, 249, 250, 256, 261, 262, 266, 272, 273, 275, 277, 278, 279, 297, 304, 305, 310, 318, 319.
- Terrains (acquisition, aliénation, échange, abandon de).* — Décisions 91, 100, 116, 125, 167, 197, 203, 206, 208, 214, 225, 227, 239, 240, 241, 248, 249, 250, 273, 277, 279, 301, 318.
- Timbre et enregistrement.* — Décisions 30, 31, 68, 86, 252.
- Traitements.* — Décisions 33, 107, 147.
- Travaux extraordinaires de voirie vicinale.* — Décisions 63, 71, 105, 112, 146, 177, 179, 185, 188, 189, 198, 224, 293.
- Travaux ordinaires de voirie vicinale.* — Décisions 63, 71, 146, 188, 189, 198, 213, 226.
- Travaux préparatoires.* — Décisions 135, 157.
- Usage privé de la voie publique.* — Décisions 5, 116, 127, 130, 167, 302.
- Villes.* — V. *Rues.*

B. Questions de compétence.

- Administration des chemins de fer.* — Décision 155.
- Agents de police.* — Décision 32.
- Arrêté provincial (nécessité d').* — Décisions 125, 147, 167, 236, 240, 241, 249, 301, 315.
- Arrêté royal (inutilité d').* — Décisions 57, 62, 127, 146, 167, 191, 205, 217, 218, 250, 275, 302.
- Arrêté royal (nécessité d').* — Décisions 41, 52, 62, 83, 111, 125, 152, 175, 212, 216, 222, 235, 240, 241, 249, 262, 275, 301, 302.
- Autorité administrative en général (compétence).* — Décisions 128, 200, 239, 284, 285.
- Autorité administrative en général (incompétence).* — Décisions 70, 122, 158, 170, 200, 239, 248, 281, 284.
- Autorité judiciaire.* — Décisions 3, 8, 70, 95, 96, 117, 122, 128, 158, 183, 184, 200, 207, 208, 209, 231, 233, 250, 258, 273, 281, 284, 318.
- Bourgmestre.* — Décision 65.
- Cantonniers.* — Décision 296.
- Collège des bourgmestre et échevins (compétence).* — Décisions 5, 8, 99, 319.
- Collège des bourgmestre et échevins (incompétence).* — Décisions 102, 283.
- Commissaires spéciaux.* — Décisions 91, 231.
- Commissaires voyers.* — Décisions 40, 61, 192.
- Commission d'enquête.* — Décision 251.
- Compagnies concessionnaires de chemins de fer.* — Décision 154.
- Décisions communales (questions de compétence).* — Décisions 8, 57, 41, 63, 70, 71, 88, 90, 93, 101, 102, 103, 116, 117, 127, 130, 131, 133, 146, 147, 148, 154, 157, 163, 167, 172, 177, 183, 185, 187, 188, 191, 204, 205, 212, 213, 215, 218, 225, 228, 236, 249, 250, 254, 256, 258, 262, 273, 276, 283, 294, 297, 301, 302, 303, 306, 316, 323.
- Décisions communales (questions d'incompétence).* — Décisions 14, 34, 64, 87, 94, 104, 105, 108, 109, 110, 113, 125, 126, 132, 139, 147, 153, 154, 156, 164, 177, 193, 214, 223, 225, 232, 234, 256, 259, 273, 280, 290.
- Décisions communales (questions d'utilité).* — Décision 2.
- Députation permanente (avis de la).* — Décisions 130, 136, 240, 282, 301.
- Députation permanente (compétence de la).* — Décisions 1, 10, 17, 18, 20, 62, 77, 80, 83, 85, 89, 91, 94, 104, 105, 111, 119, 123, 136, 139, 148, 152, 153, 157, 172, 173, 176, 178, 179, 181, 183, 185, 189, 194, 198, 204, 210, 211, 212, 213, 216, 217, 223, 224, 226, 231, 261, 262, 266, 273, 286, 294, 297, 301, 303, 310, 316, 321, 323.
- Députation permanente (incompétence de la).* — Décisions 8, 46, 69, 70, 77, 82, 88, 92, 95, 96, 108, 115, 172, 173, 179, 188, 189, 198, 224, 256, 261, 266, 291, 300, 303, 316.
- Gendarmes.* — Décision 32.
- Gouvernement (compétence du).* — Décisions 40, 125, 133, 135, 136, 153, 176, 192, 282, 286, 291, 301.
- Gouvernement (incompétence du).* — Décisions 3, 41, 62, 83, 131, 133, 134, 136, 139, 148, 176, 178, 181, 183, 189, 207, 208, 238, 257, 261, 276, 286, 306, 309, 311, 321.
- Gouverneur.* — Décisions 99, 176, 208, 231.
- Receveurs.* — Décisions 38, 42, 48, 55.
- Règlements provinciaux (dispositions utiles).* — Décisions 27, 33, 107.
- Règlements provinciaux (questions de compétence).* — Décisions 13, 22, 23, 94, 126, 163, 309.
- Règlements provinciaux (questions d'incompétence).* — Décisions 29, 30, 31, 32, 36, 37, 49, 50, 53, 74, 120, 199.
- Surveillants cantonaux.* — Décisions 29, 32, 49, 53, 292.

II. POLICE DES BARRIÈRES ET DU ROULAGE.

A. Barrières.

- Adjudication (actes d')*. — Décision 315.
Commissaires délégués. — Décision 247.
Compétence (questions de). — Décisions 16, 19, 137, 142, 145, 149, 219, 244, 246, 260, 270, 271, 299, 301, 309, 312, 317, 322, 324.
Emploi des recettes. — Décisions 6, 7, 145, 242.
Enquête. — Décisions 4, 140, 168, 244, 245, 263.
Établissement de péages (conditions d'). — Décisions 9, 12, 168, 170, 246, 260, 270, 271, 299, 301.
Exemptions de taxe. — Décisions 137, 142, 144, 149, 150, 161, 162, 169, 219, 243, 289, 314, 322.
Loi du 24 mars 1838. — Décisions 137, 142, 144, 150, 288.
Modérations de taxe. — Décisions 169, 264.
Plans. — Décision 186.
Prorogation de péages. — Décisions 4, 140, 263.
Publications. — Décision 244.
Suppression de péages. — Décisions 299, 312, 324.

B. Roulage.

- Amendes (attributions d')*. — Décision 269.
Attelage (mode d'). — Décision 220.
Compétence (questions de). — Décisions 129, 137, 255, 309.
Enquête. — Décision 229.
Loi du 24 mars 1838 (application de la). — Décisions 16, 19, 137, 142.
Pénalités. — Décision 255.
Poids des voitures (vérification du). — Décision 129.
Rues des villes. — Décisions 16, 295.

4^e Section. — Arrêts des Cours de cassation et d'appel (Pages 140 à 177).

I. VOIRIE COMMUNALE.

A. Questions de droit civil et administratif.

- Alignement et constructions (questions d')*. — Arrêts 65, 101, 110, 117, 122, 135, 136, 139, 152, 176, 235, 250, 264, 270, 271, 288, 303, 316, 325, 332, 334, 343, 350, 351, 365, 371, 373, 381, 399, 407, 412, 415, 416, 418, 420, 424, 429, 430, 434, 435.
Arbres. — V. *Propriété et plantations*.
Bords des chemins et voies publiques. — Arrêts 7, 25, 138, 270, 288, 303, 325, 332, 341, 343, 362, 386, 412, 416.
Chemins déclarés publics ou vicinaux. — Arrêts 19, 51, 96, 102, 137, 144, 145, 177, 194, 208, 210, 237, 238, 248, 254, 261, 273, 320, 336, 368, 374, 392, 405, 432, 441.
Chemins privés (nature des). — Arrêts 80, 188, 202, 375.

- Chemins publics ou vicinaux (nature des).* — Arrêts 105, 149, 157, 190, 192, 194, 198, 202, 207, 212, 216, 238, 248, 260, 326, 342, 368, 374, 405, 414.
- Concessions de péages (nature des).* — Arrêt 326.
- Constructions.* — V. *Alignement.*
- Domages-intérêts.* — V. *Préjudice.*
- Eaux pluviales.* — Arrêts 33, 266, 267, 426.
- Égouts.* — Arrêts 69, 403.
- Enclave.* — Arrêts 103, 121, 128.
- Entretien des chemins.* — Arrêts 10, 38, 83, 191, 223, 314, 323, 324, 359, 382.
- Expropriation (questions d').* — Arrêts 4, 65, 69, 74, 87, 103, 125, 128, 145, 165, 166, 275, 296, 376, 390, 421, 431, 434, 436, 438, 441.
- Fossés.* — Arrêts 212, 240, 241, 242.
- Haies.* — V. *Propriété.*
- Imprescriptibilité, inaliénabilité.* — Arrêts 45, 80, 132, 300, 312, 326, 388.
- Jouissance.* — V. *Possession.*
- Niveau (changement de).* — Arrêts 54, 263, 271, 316, 400, 412.
- Obligations conventionnelles.* — Arrêts 223, 267, 305, 314, 350, 359, 365, 371, 373, 389.
- Passage.* — V. *Servitudes.*
- Pâturage (droit de).* — Arrêts 63, 67, 81, 93, 162, 163.
- Plans.* — V. *Tableaux.*
- Plantation (droit de).* — Arrêts 8, 15, 122, 153, 209, 212, 223, 303, 310, 341, 376, 386, 407.
- Possession, jouissance.* — Arrêts 16, 36, 67, 78, 137, 159, 163, 207, 209, 239, 241, 242, 290, 300, 311, 312, 320, 337, 338, 339, 359, 361, 368, 374, 385, 392, 398.
- Préjudice, dommages-intérêts.* — Arrêts 54, 69, 101, 110, 161, 235, 263, 266, 271, 273, 280, 305, 316, 331, 350, 353, 363, 366, 373, 390, 391, 394, 396, 399, 400, 412, 421, 424, 436.
- Prescription acquisitive.* — Arrêts 63, 81, 93, 104, 133, 153, 159, 162, 163, 183, 188, 203, 206, 207, 214, 246, 260, 273, 295, 320, 330, 333, 336, 337, 338, 339, 341, 353, 375, 385, 392, 405, 408.
- Présomptions légales.* — Arrêts 15, 24, 25, 45, 94, 198, 290, 294, 320, 333, 338, 341, 359, 362, 368, 374, 400, 408.
- Propriété (droit de).* — Arrêts 12, 19, 63, 64, 69, 102, 160, 215, 237, 248, 261, 273, 279, 289, 316, 360, 376, 403, 405, 406, 410, 414, 417, 431, 432, 434, 441.
- Propriété d'arbres ou de haies.* — Arrêts 8, 24, 25, 94, 326, 341, 361, 386.
- Propriété de chemins et voies publiques.* — Arrêts 80, 190, 202, 207, 214, 223, 237, 301, 305, 388, 405, 406, 408, 417, 424.
- Responsabilité.* — Arrêts 117, 253, 263, 276, 302, 314, 331, 366, 389, 391, 400.
- Rues et places (nature des).* — Arrêts 105, 192, 212, 388, 397.
- Sentiers (nature des).* — Arrêts 216, 294, 342, 392.
- Servitudes d'utilité publique.* — Arrêts 87, 275, 288, 303, 325, 332, 335, 421, 425.
- Servitudes privées de passage.* — Arrêts 23, 80, 150, 153, 183, 202, 260, 439.
- Servitudes publiques ou droit de passage.* — Arrêts 1, 104, 133, 150, 153, 156, 183, 202, 203, 206, 214, 238, 241, 246, 260, 273, 283, 292, 308, 324, 330, 333, 336, 337, 353, 378, 385, 392, 408.
- Suppression de voies publiques.* — Arrêts 16, 64, 69, 80, 161, 301, 305, 338, 365, 373, 376, 394, 396, 409, 410, 419, 424, 436, 438.
- Suppression d'ouvrages.* — Arrêt 9.
- Tableaux ou plans administratifs.* — Arrêts 26, 45, 102, 137, 144, 210, 237, 248, 250, 261, 273, 279, 289, 290, 295, 320, 334, 343, 364, 372, 375, 378, 391, 398, 405, 415, 419, 420, 429, 431, 432, 441, 444, 445.
- Usage précaire.* — Arrêts 133, 163, 207, 214, 238, 261, 266, 290, 295, 300, 336, 337, 339, 343, 368, 374, 392, 410.
- Usage public.* — Arrêts 45, 137, 159, 177, 178, 190, 208, 238, 295, 338, 339, 368, 408, 417, 432.
- Vicinalité (questions de).* — Arrêts 19, 96, 102, 137, 144, 194, 198, 210, 218, 237, 248, 261, 273, 273, 285, 289, 311, 312, 313, 320, 359, 368, 374, 375, 391, 397, 405, 441, 444.
- Vue (droit de).* — Arrêts 64, 69, 295, 365, 373, 410.

B. Questions de droit criminel.1^o CONTRAVENTIONS.

- Arbres et haies.* — Arrêts 15, 32, 122, 149, 217, 317, 390, 407.
Circulation illégale. — Arrêts 215, 255, 331, 380, 391.
Clôtures (bris de). — Arrêt 378.
Constructions illégales. — Arrêts 215, 255, 331, 380, 391.
Dégradations. — Arrêts 109, 134, 149, 177, 211, 249, 317, 331, 360, 361.
Délits successifs. — Arrêts 90, 142, 146, 155, 264, 407.
Eaux (écoulement d'). — Arrêts 280, 291, 321.
Fossés. — Arrêts 109, 134, 149, 378.
Grain coupé. — Arrêt 11.
Haies. — V. *Arbres.*
Ordres de l'autorité (refus d'obtempérer aux). — Arrêts 107, 113, 155, 283, 391.
Pâturage de bestiaux. — Arrêts 63, 66, 67, 81, 93, 354.
Propreté de la voie publique (atteintes à la). — Arrêt 41.
Rébellion. — Arrêts 160, 340, 357, 436, 438.
Salubrité publique (atteintes à la). — Arrêts 115, 116.
Usurpations. — Arrêts 1, 11, 12, 14, 15, 18, 19, 22, 27, 90, 102, 122, 138, 142, 146, 152, 179, 218, 279, 381, 409.
Viabilité (obstacles à la). — Arrêts 19, 57, 90, 96, 123, 137, 141, 142, 168, 170, 219, 380, 432.
Vol. — Arrêts 105, 192, 342.

2^o POURSUITES ET RÉPRESSION.

- Administration forestière.* — Arrêts 1, 354.
Agents de poursuites. — Arrêts 1, 108, 340, 357, 401.
Amendes. — Arrêt 1.
Arrestations. — Arrêt 357.
Confiscation de matériaux. — Arrêt 65.
Ministère public (réquisitions du). — Arrêts 35, 79, 84, 97, 100, 140, 152, 154, 179, 250, 318.
Partie civile (constitution de). — Arrêts 97, 100, 131, 140, 154, 176, 250.
Peines. — Arrêts 17, 21, 41, 42, 134, 135, 138, 139, 141, 177, 219, 255, 318, 340, 367, 381, 391, 395.
Prescription des poursuites. — Arrêts 32, 52, 59, 89, 109, 143, 169, 262, 269, 271, 274, 407.
Procès-verbaux. — Arrêts 16, 211, 219, 256.
Suppression d'ouvrages illégaux. — Arrêts 9, 17, 18, 21, 22, 35, 65, 79, 84, 86, 97, 100, 117, 123, 131, 135, 140, 152, 154, 176, 179, 201, 250, 271, 276, 318, 343, 356, 366, 381, 383, 391, 403, 416, 418.

C. Questions de procédure.

- Actions des particuliers.* — Arrêts 14, 16, 138, 292, 307, 308, 313, 331, 392, 409, 430, 432, 439, 445.
Actions possessoires. — Arrêts 13, 14, 16, 22, 23, 78, 241, 242, 292, 298, 308, 311, 312, 360.
Affichage. — Arrêt 419.
Appel. — Arrêts 249, 413.
Arrêtés (publication, signification d'). — Arrêts 4, 85, 419.
Chose jugée. — Arrêts 155, 184, 254, 391.

- Conflits en matière civile.* — Arrêt 5.
Délais. — Arrêts 15, 355, 361, 419.
Demande nouvelle. — Arrêt 345.
Exception préjudicielle. — Arrêts 12, 15, 27, 63, 67, 81, 93, 96, 102, 156, 177, 211, 218, 279, 360, 361.
Motifs de jugements. — Arrêts 299, 346.
Preuves. — Arrêts 27, 45, 67, 137, 144, 156, 159, 184, 209, 211, 286, 289, 300, 337, 350, 359, 361, 362, 392, 398, 399, 414, 419.
Procès-verbaux. — Arrêts 15, 187, 211, 219, 256, 340.
Sommations. — Arrêts 86, 114, 419.
Témoins. — Arrêts 2, 36, 106, 213, 256, 384, 404, 414.

D. Questions de compétence.

1^o AUTORITÉ JUDICIAIRE.

§ 1. Compétence.

- Actes de commerce.* — Arrêts 33, 83, 272.
Appréciation des actes administratifs, etc. — Arrêts 22, 26, 68, 78, 144, 194, 210, 242, 254, 344, 358, 409, 444, 445.
Compétence relative (questions de). — Arrêts 13, 17, 43, 57, 83, 419, 262, 306, 398.
Contestations d'intérêt civil. — Arrêts 29, 30, 34, 39, 87.
Domages-intérêts (questions de). — Arrêts 18, 280, 392.
Questions de jouissance. — Arrêts 16, 22, 77, 78, 398.
Questions de propriété. — Arrêts 3, 5, 6, 26, 27, 28, 74, 77, 87, 144, 237, 248, 261, 285, 344, 398, 445.
Questions de servitude. — Arrêts 20, 22, 87, 344, 445.
Réparation de dommages. — Arrêts 17, 21, 35, 68, 78, 79, 97, 100, 123, 131, 140, 154, 176, 201, 250, 262, 280, 318, 350, 403, 416.
Répression de contraventions. — Arrêts 31, 37, 47, 174, 367.

§ 2. Incompétence.

- Décisions d'intérêt administratif.* — Arrêts 10, 46, 53, 125, 165, 177, 194, 241, 245, 277, 285, 307, 344, 351, 356, 383, 424, 432, 440, 442.
Entraves aux actes administratifs. — Arrêts 9, 12, 18, 22, 165, 283, 356, 358, 440.
Prescriptions contraires à la loi. — Arrêts 17, 21, 79, 97, 100, 140, 154, 218, 262, 318, 443.

2^o AUTORITÉ ADMINISTRATIVE.

§ 1. Compétence.

- Actes administratifs (nature des).* — Arrêts 22, 60, 74, 88, 226, 315, 319, 442.
Adjudication de travaux. — Arrêts 253, 302, 309.
Alignements. — Arrêts 264, 303, 316, 334, 351, 418, 429, 430.
Autorisation de bâtir. — Arrêts 135, 136, 139, 152, 316, 325, 332, 334, 339, 412, 418.
Autorisation de plaider. — Arrêts 197, 292, 313, 409, 439.
Commissaires voyers. — Arrêts 256, 306, 314, 334, 340.
Compétence relative. — Arrêts 6, 9, 11, 12, 22, 81, 57, 66, 70, 114, 160, 355, 366, 390, 415, 424, 429, 430, 434, 435, 438, 443.
Contrôle supérieur. — Arrêts 152, 253, 302, 307, 415, 429, 442.
Déclarations d'utilité publique. — Arrêts 78, 103, 125, 128, 145, 165, 417, 434.
Défense de bâtir. — Arrêts 288, 325, 332, 412, 416.

- Défense de planter.* — Arrêt 217.
Édifices menaçant ruine. — Arrêts 114, 366, 383, 423.
Entretien des chemins. — Arrêts 46, 66, 144, 277, 323, 382.
Exécution de plans approuvés. — Arrêts 415, 420, 429, 430, 434, 434, 435.
Expropriations. — Arrêts 103, 128, 166.
Gardes-champêtres. — Arrêts 108, 357.
Haies (hauteur des). — Arrêt 390.
Impositions. — Arrêts 10, 277, 382.
Largeur des chemins. — Arrêts 12, 74, 80, 386.
Lieux d'affichage (indication des). — Arrêt 335.
Maintien de travaux non autorisés. — Arrêts 176, 355, 399.
Ouverture de chemins et voies publiques. — Arrêts 46, 70, 144, 283, 307, 344, 370, 438, 440, 442.
Pâturage de bestiaux. — Arrêts 66, 380.
Péages (établissement de). — Arrêt 382.
Peines réglementaires. — Arrêts 41, 42, 50, 66.
Plans des chemins vicinaux. — Arrêts 137, 144, 320, 364, 372, 405, 432, 441, 444, 445.
Plans généraux d'alignement. — Arrêts 415, 420, 429, 430, 435.
Police des chemins. — Arrêts 66, 390.
Prescriptions d'ordre public. — Arrêts 9, 18, 22, 86, 131, 316, 318, 366, 391, 423.
Propreté de la voie publique. — Arrêt 41.
Recherche des délits. — Arrêt 401.
Reconnaissance des chemins publics ou vicinaux. — Arrêts 74, 77, 137, 144, 145, 177, 194, 210, 238, 285, 336, 432, 440, 441, 444.
Règlements. — Arrêts 17, 32, 35, 41, 42, 50, 60, 63, 66, 79, 81, 84, 88, 93, 97, 100, 108, 115, 116, 131, 140, 154, 170, 178, 179, 190, 201, 217, 226, 283, 288, 296, 315, 319, 325, 332, 370, 380, 390, 397, 407, 416.
Salubrité publique. — Arrêts 115, 116, 296, 416.
Suppression de chemins. — Arrêts 125, 307, 344, 365, 373, 409, 424, 436, 438, 442, 443.
Tranchées ou canaux (ouverture de). — Arrêts 53, 355, 403.
Travaux de voirie. — Arrêts 9, 160, 276, 298, 302, 314.
Vicinalité (déclarations de). — Arrêts 74, 137, 144, 194, 248, 285, 405, 441, 444.

§ 2. Incompétence.

- Contestations d'intérêt civil.* — Arrêts 6, 29, 30, 34, 39.
Poursuite et répression des contraventions. — Arrêts 1, 31, 37, 47, 131.
Prescriptions contraires à la loi. — Arrêts 108, 131, 172, 315.
Règlements d'administration publique. — Arrêt 42.

II. POLICE DES BARRIÈRES ET DU ROULAGE.

A. Barrières.

- Attelages.* — Arrêt 278.
Chaussées vicinales. — Arrêts 322, 328.
Compétence (questions de). — Arrêts 43, 119, 120, 181, 245, 297, 346.
Dommages-intérêts. — Arrêt 62.
Droit (consignation du). — Arrêts 200, 247, 281, 379, 422.
Exemptions de taxe. — Arrêts 40, 44, 55, 56, 61, 62, 73, 91, 95, 98, 147, 164, 180, 181, 193, 196, 199, 205, 225, 252, 268, 278, 282, 284, 297, 329, 347, 349, 377, 393, 402, 411, 433, 437.
Paiement (refus de). — Arrêts 71, 92, 119, 186, 379, 422.
Patente. — Arrêt 236.
Pénalités. — Arrêts 71, 92, 124, 251.
Perception (mode de). — Arrêt 186.

Perception (siège de la). — Arrêts 71, 92, 119, 186, 379, 422.

Perception illégale. — Arrêts 62, 124, 251.

Prescription. — Arrêt 379.

Procès-verbaux. — Arrêts 75, 148, 204, 379.

Routes communales concédées. — Arrêt 124.

B. Roulage.

Barrières de dégel. — Arrêts 42, 85, 106, 118, 167, 171, 221, 224, 293, 384.

Caractère de certaines pénalités. — Arrêts 76, 112, 127, 129, 151, 174, 175, 189, 232.

Chevaux en fourrière. — Arrêts 130, 172.

Compétence (questions de). — Arrêts 82, 171, 174, 221, 224, 232.

Contraventions. — Arrêts 48, 384.

Jantes (largeur des). — Arrêts 99, 111, 118, 220, 233, 243, 244, 258, 265.

Pénalités. — Arrêts 42, 76, 107, 113, 118, 126, 129, 130, 171, 172, 174, 222, 232, 234, 293.

Plaques. — Arrêts 182, 222, 227, 228, 229, 230, 231, 234, 243, 244, 265, 304, 352.

Prescription. — Arrêts 58, 82.

Procès-verbaux. — Arrêts 58, 106, 384.

Responsabilité. — Arrêts 127, 129, 151, 173, 175, 189, 195, 233, 234, 257, 259.

Surcharge. — Arrêts 48, 76, 106, 112, 113, 118, 126, 127, 129, 130, 151, 167, 171, 172, 174, 175, 185, 189, 232, 265, 293, 387.

Vérification de poids. — Arrêts 48, 49, 107, 113, 126, 185, 327, 363, 369, 387.

Voitures de roulage. — Arrêts 220, 231, 265.

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



7821

L. inw.

Druk. U. J. Zam. 356. 10.000.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299588