

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

ZITTING VAN 4 MAART 1898.

Wetsontwerp tot herziening van de wetgeving en van de politie-verordeningen op het vervoer ⁽¹⁾.

Ontwerp der Regeering.

EERSTE ARTIKEL.

De politie op het vervoer is toepasselijk op voertuigen van allen aard, rijwielen daaronder begrepen; zij wordt door den Koning op algemeene wijze verordend, zoowel met het oog op 't behoud der wegen als met het oog op de veiligheid en de gemakkelijheid van het verkeer.

Bijzondere aanvullende verordeningen kunnen bepaald worden, hetzij door den Minister van Landbouw en Openbare werken, wanneer ze betreffen de wegen van den Staat, of wel de wegen waarvoor vergunning werd verleend en die tot den Staat terugkeeren, hetzij door de Provincieraden wanneer het betreft provinciewegen en wegen, waarvoor vergunning werd verleend en die tot hun gebied behooren, hetzij door de Gemeenteraden, wat betreft de gemeentewegen en de wegen, welke vergunning van de gemeenten afhangt.

Ontwerp der middenafdeeling ⁽²⁾.

EERSTE ARTIKEL.

De politie op het vervoer en het verkeer is toepasselijk op alle middelen van vervoer te lande, op het verkeer van trekbeesten, van last- of rijdieren en van vee.

Zij wordt door den Koning op algemeene wijze verordend, zoowel met het oog op 't behoud der wegen als met het oog op de veiligheid en de gemakkelijheid van het verkeer.

Aanvullende verordeningen kunnen bepaald worden, hetzij door de provincieraden, hetzij door de gemeenteraden.

De provincieverordeningen mogen niet strijdig zijn met de algemeene verordening en worden aan 's Konings goedkeuring onderworpen.

De gemeenteverordeningen mogen niet strijdig zijn met de algemeene verordening en worden aan de goedkeuring der Bestendige Deputatie onderworpen, behoudens beroep bij den Koning.

⁽¹⁾ Vlaamsche tekst uitgaande van de Kamer, in uitvoering der wet van 18 April 1898 op het gebruik der Vlaamsche taal.

⁽²⁾ De middenafdeeling was samengesteld uit de heeren SNOY, voorzitter, DE RAMAIX, BIART, d'URSEL, DELVAUX, HOYOIS en LIEBAERT, verslaggever.

Ontwerp der Regering.**ART. 2.**

De misdrijven tegen de verordeningen worden gestraft met eene gevangenzitting van één tot acht dagen en met eene boete van 5 tot 200 frank, of met eene dier straffen alleen.

Die straffen worden tot het dubbele gebracht :

1^o Bij hervalling binnen het jaar, aanvangende met den dag waarop een vroeger vonnis van veroordeeling, in kracht van gewijsde gegaan, werd verleend ;

2^o Wanneer de overtredingen bij nachte werden begaan.

De vrederechters nemen kennis van die misdrijven, alsmede van die voorzien bij artikel 4.

ART. 3.

De bij deze wet bepaalde straffen worden toegepast, behoudens de te verleenen schadevergoedingen, zoo er reden toe bestaat.

ART. 4.

In geval van misdrijf, moeten de vreemdelingen, die geene verblijfplaats in België hebben, het voertuig als pand achterlaten ; doen zij het niet, dan worden zij er toe gedwongen door de openbare macht.

Wegens eenvoudig verzet tegen de bevelen der overheid, worden zij veroordeeld tot eene gevangenzitting van acht dagen, behoudens de toepassing van de straffen voorzien bij artikel 5 en van alle andere op grond der bepalingen van het Strafwetboek. Als er verzachtende omstandigheden voorhanden zijn, dan mag de gevangenisstraf verminderd en zelfs, zoo er daartoe reden is, vervangen worden door eene politieboete.

Echter zal het aan de niet in België verblijvende vreemdelingen toegelaten zijn hun aangeslagen voertuig terug te nemen, mits storting van eenen borgtocht in han-

Ontwerp der middenafdeeling.**ART. 2.**

De misdrijven tegen de verordeningen, krachtens deze wet uitgevaardigd hetzij door den Koning, hetzij door de provincie- of gemeenteoverheid, worden gestraft met eene gevangenzitting van één tot acht dagen en met eene boete van 5 tot 200 frank, of met eene dier straffen alleen.

Die straffen worden tot het dubbele gebracht :

1^o Bij hervalling binnen het jaar, aanvangende met den dag waarop een vroeger vonnis van veroordeeling, in kracht van gewijsde gegaan, werd verleend ;

2^o Wanneer de overtredingen bij nachte werden begaan.

De vrederechters nemen kennis van die misdrijven en mogen, in geval van verzachtende omstandigheden, artikel 85 van het Strafwetboek toepassen.

ART. 3.

Ongewijzigd aangenomen.

ART. 4.

In geval van misdrijf, kunnen de vreemdelingen, die geene gewone verblijfplaats in het land hebben, gedwongen worden hun voertuig of rijdier als pand achter te laten, tenzij ze verkiezen eenen borgtocht te storten waarvan het bedrag bepaald wordt door den beambte die het proces-verbaal opmaakt en welke borgtocht de 200 frank niet mag te boven gaan.

Ontwerp der Regeering.

den van den beambte die het proces-verbaal opmaakte of van de overheid, aan welke het voertuig werd toevertrouwd.

Die borgtocht zal eene waarde hebben van 200 frank en in bewaring gesteld worden ten registratiekantore van 't gebied waartoe de bevoegde rechtbank behoort.

Bij gebrek aan deze storting, mag de Regeering het voertuig aanslaan en doen bewaren totdat de boete en de kosten ten volle betaald zijn; ze mag zelfs bevelen dat het openbaar zal verkocht worden, indien de veroordeelde het verschuldigde niet geheel gekweten heeft binnen het tijdsverloop van drie maanden, beginnende met den dag waarop het eindvonnis werd uitgebracht.

De Regeering is niet aansprakelijk voor welke beschadiging ook, vernieling of verlies van het voertuig, terwijl het in bewaring gehouden wordt, tenzij het bewezen worde dat de beambten van den Staat daaraan schuld hadden.

ART. 4^{bis}.

De ambtenaren en beambten, door de Regeering aangesteld om over de uitvoering dezer wet te waken, stellen de misdrijven tegen de wet en tegen de verordeningen vast door processen-verbaal, die in rechten geldig zijn zoolang het tegenovergesteld bewijs niet is geleverd.

Een afschrift van deze processen-verbaal zal aan de overtreders gestuurd worden binnen de acht en veertig uren na de vaststelling der misdrijven.

In geval van misdrijf tegen de bepalingen der verordeningen die, voor de voertuigen, een maximum van vracht voorschrijven, mogen de hierboven genoemde ambtenaren en beambten, alsook alle officieren van rechterlijke politie de voerlieden verplichten hunne voertuigen te ontlasten van het vastgesteld overwicht. Weigert een voerman zulks te doen, dan zal het voertuig, op kosten, risico en gevaar van den overtreder, of van hen die voor hem aansprakelijk zijn, aangeslagen worden.

Ontwerp der middenafdeeling.**ART. 4^{bis}.**

De ambtenaren en *bestuursbeambten*, door de Regeering aangesteld om te waken over, enz. (Het overige, zooals in het hiernaast staande artikel 4^{bis}.)

Ontwerp der Regering.**Ontwerp der middenafdeeling.****ART. 4^{ter}.**

De provinciegouverneurs kunnen belast worden met de regeling, in tijde van dooi, van het vervoer op al de wegen, en met de aflevering, te allen tijde, van de machtigingen vereischt tot het vervoer van ondeelbare voorwerpen.

Buiten den dooitijd kunnen de Bestendige Deputatiën gelast worden zich te bemoeien met de toepassing der ladingstarieven en de vaststelling van de voorwaarden opgelegd voor het gebruiken van stoomwagens op de wegen.

ART. 5.

De echtgenooten, vaders, moeders, voogden, meesters en lastgevers, zijn verantwoordelijk voor de geldboeten alsook voor de schadevergoedingen en de onkosten, spruitende uit de veroordeelingen, uitgesproken tegen hunne vrouwen, hunne minderjarige kinderen en pleegkinderen, die niet gehuwd zijn en met hen inwonen, hunne werklieden, voerlieden en andere onderhoorigen, behoudens het van rechtswege bestaande verhaal.

ART. 5.

De personen die, naar luid van artikel 1384 van het Burgelijk Wetboek, burgerlijk verantwoordelijk zijn voor de schadevergoedingen en de onkosten, zijn insgelijks aansprakelijk voor de boete. De echtgenoot wordt, wat betreft de misdrijven door zijne vrouw gepleegd, met deze personen gelijk gesteld.

ART. 6.

De openbare rechtsvordering en de burgerlijke eisch, spruitende uit een misdrijf tegen de politie op het vervoer, zijn verjaard na zes volle maanden, aanvangende met den dag waarop het misdrijf wordt begaan.

ART. 6.

Ongewijzigd aangenomen.

ART. 7.

Alle thans van kracht zijnde wetten, decreeten en verordenende bepalingen betreffende de politie op 't vervoer zijn afgeschaft.

ART. 7.

Zijn afgeschaft :

1^o De wet van 29 Floréal jaar X, die van 7 Ventôse jaar XII, het decreet van 15 Augustus 1810, de wetten van 24 maart 1838, van 28 Maart 1838 en 24 maart 1841,

Ontwerp der Regeering.**Ontwerp der middenafdeeling.***Overgangsbepaling.***ART. 8.**

Deze wet, alsmede de bepalingen tot verordening die er in verband mede staan, zullen niet vóór 1 Mei 1897 toegepast worden.

De thans bestaande wetgeving en verordeningen zullen tot op dien dag van kracht blijven.

alsmede de artikelen 1 en 3 van het Koninklijk besluit van 8 November 1853 ;

2^o Artikel 557 §§ 1 en 2 van het Strafwetboek, voor zooveel het iets behelst dat in strijd is met de, tot uitvoering dezer wet, gemaakte verordeningen ;

3^o Alle verordenende bepalingen rakende de politie op het vervoer en het verkeer, die thans van kracht zijn.

*Overgangsbepaling.***ART. 8.**

In afwijking van de wet van 28 Februari 1845 op de afkondiging der wetten en besluiten, zullen de tegenwoordige wet en het Koninklijk besluit, houdende de eerste algemeene regeling, slechts zes maanden na hunne afkondiging verplichtend worden.



(6)

(1)

(N° 90.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 MARS 1898.

Projet de loi portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. LIEBAERT

MESSIEURS,

Les dispositions qui règlent la police du roulage sont éparées dans :

La loi du 29 floréal an X,

celle du 7 ventôse an XII,

le décret impérial du 23 juin 1806 se référant au règlement du 4 mai 1624,

le décret du 18 août 1810,

l'arrêté royal du 24 novembre 1829,

l'arrêté royal du 28 janvier 1832,

celui du 8 septembre 1834.

la loi du 24 mars 1838,

celle du 25 mars 1838,

l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1839,

la loi du 24 mars 1844,

l'arrêté royal du 9 mai 1842,

l'arrêté royal du 20 octobre 1868, et toute une série d'arrêtés royaux fixant pour chaque province le tableau des poids spécifiques des marchandises et celui des véhicules à vide, ou consacrant des exceptions quant à la largeur des jantes.

(1) N° 210 (session de 1895-1896).

(2) La section centrale, présidée par M. SNY, était composée de MM. DE RAMAIX, LIEBAERT, BIART, D'URSEL, DELVAUX, HOYOIS.

Ces dispositions se complétant ou se modifiant les unes les autres aboutissent à une telle complexité que la meilleure monographie suffit à peine comme fil conducteur dans ce dédale.

La codification qui serait faite de cette législation ne servirait qu'à mettre davantage en lumière combien elle est surannée, tantôt incomplète, tantôt vexatoire, et trop souvent en opposition avec les merveilleux progrès réalisés à notre époque dans les moyens de transport et de locomotion.

Aussi les sections ont-elles été unanimes à trouver excellente l'idée du Gouvernement d'abroger en bloc cette législation vieillie.

Le projet de loi a pour but d'y substituer une législation nouvelle, sollicitée depuis plus de cinquante ans, et préparée par les études de l'Administration des ponts et chaussées, du service central de la voirie vicinale et des services techniques provinciaux, du Comité permanent des travaux publics, et enfin du Département de la Justice.

* * *

La police du roulage doit avoir en vue un double objet : la conservation des routes en même temps que la facilité et la sûreté de la circulation.

Il n'est pas sans intérêt de constater que toute la législation existante se rapporte exclusivement au premier de ces deux objets : à la conservation des routes. Pour assurer la commodité et la sécurité de la circulation, il existe seulement deux ou trois règlements provinciaux, quelques règlements communaux, parfois contradictoires entre eux, et enfin l'article 557 du Code pénal, qui se contente de poser quelques principes ; ce n'est donc pas s'aventurer que de dire que les trois quarts au moins du territoire belge sont dépourvus de toute réglementation précise sur cet objet.

La section centrale estime qu'il y a lieu de tenir compte de cet état de choses à un double point de vue : d'une part, une réglementation est nécessaire, la plus générale possible, surtout depuis la prodigieuse extension de la vélocipédie, utile autant que dangereuse, et qui ne connaît ni communes ni provinces ; d'autre part, il faut réglementer seulement en cas de nécessité incontestable, afin de ne pas passer de l'excès de tolérance à l'excès de rigueur.

C'est dans cet esprit que la section centrale a étudié le projet de loi et l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement, ainsi que les amendements présentés par celui-ci dans sa lettre du 28 novembre 1896, adressée à la section centrale et que nous reproduisons sous l'annexe II.

* * *

Le système de législation proposé par le Gouvernement comporte une loi générale de délégation d'où sortirait d'abord une réglementation générale et ensuite une triple réglementation complémentaire :

1° Un règlement général consacré par arrêté royal serait applicable à

toutes les voies de communication : routes de l'État, routes provinciales, voirie vicinale améliorée ou non améliorée et voirie urbaine ;

2° Un règlement complémentaire serait arrêté par le Ministre des Travaux publics, mais cet arrêté ministériel serait uniquement applicable aux routes de l'État ;

3° La Province, à son tour, pourrait réglementer la circulation sur les routes provinciales, sauf à ne pas aller à l'encontre de l'arrêté royal ;

4° La Commune enfin, pourrait, elle aussi, faire un règlement complémentaire applicable uniquement à la voirie communale.

Toute la loi est là.

* * *

La section centrale ne conteste pas que la loi sur la police du roulage doive être une loi de délégation. Au commencement du siècle, des controverses ont pu surgir sur le point de savoir à qui il devait appartenir, du pouvoir législatif ou du pouvoir exécutif, d'arrêter les règles d'application en matière de roulage ; aujourd'hui l'hésitation n'est guère possible, la fixation législative de ces règles serait en opposition avec les perfectionnements incessants que réalisent le roulage et la voirie ; ce serait un obstacle au progrès. En 1841 déjà, on a vu des membres de la Chambre prendre l'initiative d'une loi ayant pour but unique de donner au Gouvernement une délégation que lui avait refusée la loi de floréal an X. La section centrale estime que le principe de la délégation réclamée en 1841 pour un cas spécial doit être généralisé, et elle pense que la Législature, discutant chaque année à l'occasion du Budget la manière dont le Gouvernement se sera acquitté de son mandat, exercera sur la police du roulage une action bien plus fructueuse qu'en statuant elle-même une fois pour toutes.

Mais, outre la délégation au Gouvernement, le projet organise un système de délégation subsidiaire tripartite auquel la section centrale ne saurait se rallier.

S'il ne suffit pas que la Législature abandonne à un arrêté royal la réglementation du roulage, et s'il faut, pour des raisons qu'on n'aperçoit pas, permettre que cette réglementation ait lieu même par simple arrêté ministériel, pourquoi le Ministre ne pourrait-il statuer qu'en ce qui concerne les seules routes de l'État, à l'exclusion des routes provinciales et communales ?

Et d'autre part, pourquoi le pouvoir réglementaire du conseil provincial serait-il limité à la seule voirie provinciale, et celui du conseil communal à la seule voirie communale ?

Envisagerait-on le droit de police comme un corollaire du droit de propriété ? La théorie serait étrange, et d'ailleurs elle porterait à faux, car il y a des communes qui ont construit des routes sur le territoire d'autres communes, et les routes provinciales n'appartiennent généralement pas aux provinces.

Dira-t-on que l'action réglementaire doit appartenir aux autorités auxquelles incombe l'entretien ? Mais la réglementation n'a pas seulement en vue la conservation des routes, elle doit encore, comme le dit l'article 1^{er} du projet, assurer la facilité de la circulation, et il n'est pas rare de voir ces deux objets se confondre en une seule et même mesure de police.

Faire dériver le droit de réglementer de la charge d'entretien, c'est dénier, au surplus, au Gouvernement le droit de faire une réglementation générale, car l'État ne possède que 7,500 kilomètres de routes, alors que les communes en possèdent plus de 25,000 — sans compter leurs 55,000 kilomètres de voirie vicinale non améliorée — et l'entretien de cet immense circuit de 80,000 kilomètres leur incombe exclusivement.

La vérité est, que c'est à titre d'autorité que se fait la réglementation et celle-ci peut, dès lors, s'étendre jusqu'où s'étendent les attributions de celui qui est investi de la puissance réglementaire.

En aucune matière les lois constitutives de la police provinciale et communale n'assignent à la compétence de la province et de la commune de limite territoriale plus restreinte que la province et la commune elle-même.

Et d'abord pour la commune, aux termes de la loi des 16-24 août 1790, l'autorité communale est investie du soin de veiller à « la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques », ce qui comprend, ainsi que les mots l'indiquent et conformément à l'arrêt de la Cour de cassation du 30 mars 1868, les voies quelconques traversant une localité sans qu'on puisse en excepter les routes de l'État qui forment rues.

Il appartient, certes, à la Législature de rompre avec ce principe général de compétence respecté jusqu'à ce jour presque à l'égal d'un principe constitutionnel, mais l'occasion semble mal choisie pour y déroger. La division de compétence telle qu'elle est proposée à l'article 1^{er} du projet amènerait ce résultat bizarre que dans les localités où les rues du domaine communal sont traversées par des routes provinciales et des routes de l'État, on aurait trois régimes de police différents, et il serait singulier, assurément, de voir la ville de Bruxelles ne pas pouvoir réglementer la circulation au passage si difficile de la Montagne de la Cour, comprise dans la grande voirie, et devoir réserver toute sa sollicitude pour telles autres rues peu dangereuses mais qui sont du domaine communal.

Quant au pouvoir réglementaire des provinces, il est d'application moins fréquente, à raison même de l'affinité entre l'intérêt général et l'intérêt provincial; c'est assez exceptionnellement qu'en matière de police celui-ci se dégage et se distingue de l'intérêt général et cependant c'est la condition indispensable pour qu'une ordonnance de police provinciale ait sa raison d'être. Il est douteux que sous la législation actuelle les conseils provinciaux puissent réglementer le roulage; quelques-uns l'ont fait cependant, et leurs règlements, appliqués sans contestation durant de longues années, ont été des plus bienfaisants, mais il faut reconnaître que l'autorité de ces ordonnances a été singulièrement ébranlée par l'arrêt de la Cour de cassa-

tion du 30 octobre 1893, et que leur légalité est devenue très sujette à caution.

L'article 1^{er} fait donc chose utile en élucidant ce doute et en reconnaissant aux conseils provinciaux un pouvoir de réglementation complémentaire ; mais cette délégation une fois donnée, il n'est pas possible de la restreindre aux seules routes provinciales. Admettre cette restriction, ce serait aboutir à l'incohérence signalée déjà, ce serait soustraire les routes provinciales au droit de police de la commune pour les soumettre à la juridiction exclusive de la province, ce serait, en outre, empêcher le pouvoir provincial de faire usage de sa délégation précisément dans le cas où elle serait le plus utile, c'est-à-dire lorsque dans une province un grand nombre d'administrations communales resteraient en défaut de faire des règlements, exigés, par exemple, par des circonstances propres à la région et que ne peut pas prévoir un règlement applicable au pays entier.

Quant au pouvoir réglementaire attribué par le projet au Ministre des Travaux publics, il devrait, pour les raisons déduites plus haut, pouvoir s'appliquer aux routes de toute nature, mais la section centrale n'est pas convaincue de la nécessité de superposer les arrêtés ministériels aux arrêtés royaux en une matière où la surabondance des règlements pourrait être encore plus fâcheuse que leur rareté.

Le système adopté par la section centrale comporte donc, sans distinction quant à la nature de la voirie, d'abord une loi de délégation investissant le Gouvernement d'un pouvoir réglementaire général à exercer par arrêté royal, et ensuite un droit de réglementation complémentaire à exercer par les conseils provinciaux et les conseils communaux.

Plusieurs pétitions ont été adressées soit à M. le Ministre des Travaux publics, soit à la section centrale par des sociétés vélocipédiques, premières intéressées à la facilité et à la commodité de la circulation. Elles félicitent le Gouvernement de son initiative et applaudissent au progrès que réalisera le nouveau régime.

Elles formulent cependant certaines réserves. Leur grande préoccupation c'est l'unité de réglementation dans le pays entier. Le *Touring Club* a fait de cette question une étude particulière et nous a remis à ce sujet un travail très sérieux, dans lequel il recommande l'adoption du système français. Le système français, c'est l'unification absolue décrétée par voie d'arrêtés préfectoraux identiques, pris dans tous les départements sur l'ordre du ministre de l'intérieur.

Mais il est essentiel d'observer que, pour réaliser ce système, il ne suffit pas que l'autorité supérieure édicte une réglementation générale ; il faut, en outre, qu'elle interdise aux autorités locales d'intervenir à leur tour, même subsidiairement, et qu'elle les exproprie de leur droit de police dans une matière qui est de leur compétence naturelle.

C'est ce qu'on a fait en France, et c'est à quoi la section centrale n'a pu consentir tout en cherchant à réaliser le vœu du *Touring Club* dans la mesure que le permet notre régime administratif, très différent du régime français.

Ici, l'identité de réglementation dans tout le pays sera garantie par l'arrêté royal d'exécution qui prévoira tout ce qui est essentiel, de manière que les autorités locales ne trouveront à le compléter que sur des points secondaires, en s'inspirant des circonstances locales. Mais lorsque la nécessité d'une réglementation complémentaire locale est manifeste, serait-il raisonnable d'empêcher les conseils communaux d'user du droit qui, en dehors même de la loi actuelle, leur est garanti par l'article 78 de la loi communale et, avant cela, par la loi des 16/24 août 1790 ? Ce serait ou bien nier que le soin de garantir la sûreté et la commodité du passage soit de l'essence même de la police communale, ou exiger que dès le moment où une prescription réglementaire s'impose dans une de nos communes, on la rende obligatoire dans les 2,600 autres !

Mais s'il importe de respecter les prérogatives des autorités locales, il serait utile de les maintenir dans les limites de la nécessité, et comme en matière de roulage l'intérêt local et l'intérêt général se touchent et se combinent, les principes du droit administratif ne s'opposeraient pas à ce que la réglementation complémentaire des communes fût soumise à l'approbation de l'autorité supérieure.

En règle générale, les ordonnances de police communale prises par application de l'article 78 de la loi communale ne sont pas sujettes à cette approbation, mais, dans une matière analogue à celle du projet de loi, il a été fait deux exceptions à cette règle : la loi du 9 juillet 1875 et celle du 14 juillet 1893 font dépendre de l'approbation du Gouvernement les règlements de la police communale applicables aux tramways et aux services publics de transport par terre. La section centrale, s'écartant en cela du projet du Gouvernement, estime qu'une troisième exception serait parfaitement justifiée à propos des règlements sur le roulage ; mais, pour éviter une multiplicité d'arrêtés royaux excessive, elle propose de ne soumettre les règlements communaux pris en cette matière qu'à l'approbation de la Députation permanente, sauf recours au Roi.

Dans le même ordre d'idées, les règlements provinciaux seraient soumis à l'approbation royale dans tous les cas, au lieu de ne l'être, comme le propose le Gouvernement, que dans le cas de déclaration de réserve formulée par le gouverneur, conformément au § 8 de l'article 86 de la loi provinciale.

Les Députations permanentes auraient à contrôler la réelle nécessité des règlements communaux et à poursuivre leur concordance dans la mesure du possible ; le Gouvernement se chargerait du même soin en ce qui concerne les règlements provinciaux ; les dispositions admises dans ces conditions par la plupart des communes et des provinces pourraient bientôt passer dans le règlement général, et ainsi s'élaborerait d'après les données de l'expé-

rience cette réglementation unique ou quasi telle que réclament les cyclistes et que souhaitent tous les « praticiens du roulage ».

Tel est, d'après la section centrale, le maximum des concessions à faire en faveur de l'unification ; aller au delà serait excessif.

DISCUSSION DES ARTICLES.

Le Gouvernement propose de rédiger comme suit l'article 1^{er} :

ARTICLE PREMIER.

« La police du roulage s'applique aux véhicules de tout genre, y compris les vélocipèdes ; elle est réglementée d'une manière générale par le Roi, tant au point de vue de la conservation des routes qu'au point de vue de la sécurité et de la facilité de la circulation.

» Des règlements complémentaires spéciaux peuvent être arrêtés soit par le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, quand ils concernent les routes de l'État ou celles concédées faisant retour à l'État, soit par les conseils provinciaux, lorsqu'il s'agit des routes provinciales et des routes concédées ressortissant au service des provinces, soit par les conseils communaux, pour ce qui regarde la voirie communale et les chemins dont les concessions ressortissent aux communes.

» Ces règlements spéciaux ne peuvent être contraires aux règlements généraux pris en vertu du premier alinéa du présent article. »

Les *véhicules de tout genre* comprennent évidemment les vélocipèdes ; c'est tellement évident, que la section centrale estime inutile de le dire, afin de n'avoir pas à le répéter à chacun des articles du projet de loi et du projet de règlement ; mais cette expression générale comprend aussi les tramways établis sur les voies routières ainsi que les voitures employées pour les services publics de transport en commun par terre. Or, la loi sur le roulage doit-elle viser cette double catégorie de véhicules ?

En ce qui concerne les tramways concédés en vertu de la loi du 6 juillet 1875, le projet ne peut pas s'y appliquer, la nature des choses s'y oppose : leur véritable voie n'est pas la route, ce sont les rails ; aussi serait-il plus correct de remplacer l'expression « *véhicules de tout genre* » par les mots : « *tous les moyens de transport par terre* ».

Mais qu'en est-il des voitures employées pour les services publics et réguliers de transport en commun par terre : omnibus, trams-cars, omnibus dérailables, messageries, etc. ?

D'après le Gouvernement, l'expression « *véhicules de tout genre* », bien qu'elle comprenne indubitablement ces véhicules, ne devrait toutefois pas s'y appliquer, parce qu'à son avis, le service des transports en commun par terre doit continuer à être régi à part conformément à la loi du 14 juillet 1893.

S'il doit en être ainsi, il faut s'en exprimer dans la loi et il faut excepter formellement de la dénomination générique : « *véhicules de tout genre* » ou « *tous moyens de transport par terre* », les voitures employées pour les services de transport en commun par terre.

Mais la section centrale estime que si l'on peut réglementer à part les tramways, les chemins de fer et les chemins de fer vicinaux parce que ces moyens de transport ont une voie à eux, il n'est pas possible de ne pas réglementer simultanément tous les moyens de transport qui empruntent la même voie ; sans cesse ils se rencontrent ou se dépassent, toute obligation imposée à l'un a pour corollaire une obligation concordante imposée à l'autre, et il est aussi peu pratique de réglementer séparément la circulation des omnibus que d'en agir ainsi pour les vélocipèdes, comme la demande en a été faite. Ce serait supposer que les cyclistes ne rencontrent que des cyclistes, ou que les omnibus soient isolés des autres véhicules dans la circulation.

L'emploi par la section centrale des mots : « tous moyens de transport par terre » consacre donc, de la manière la plus explicite, une dérogation à la loi du 14 juillet 1893, dérogation d'autant plus nécessaire qu'aux termes de l'article 5 de cette loi le Gouvernement n'a que très exceptionnellement ⁽¹⁾ l'initiative du droit de réglementation dont le projet actuel l'investit avant toute autre autorité en matière de roulage. Sans la dérogation proposée par la section centrale, il arriverait donc qu'un règlement pris en exécution de la loi du 14 juillet 1893 par une députation permanente ou par un conseil communal et approuvé par arrêté royal ne saurait être abrogé qu'à l'intervention expresse de la Législature, quoiqu'en contradiction avec l'arrêté royal portant règlement général sur le roulage ; tel serait, pour donner un exemple décisif, le cas où un règlement, définitivement approuvé, des villes d'Anvers, Bruges ou Liège ordonnerait aux omnibus d'éviter à gauche, alors que le règlement général sur le roulage commanderait d'éviter à droite.

La dérogation à la loi du 14 juillet 1893 ne comporte pas l'abrogation complète de l'article 5 de cette loi, elle ne porte évidemment que sur l'objet proprement dit de la présente loi, et laisse sous l'empire de la disposition ancienne le droit de réglementer le service public : aménagement des voitures au point de vue de la sécurité, heures de roulage, etc.

(1) Loi du 14 juillet 1893, art. 5. Les règlements de police relatifs à l'exploitation des services publics et réguliers de transport en commun par terre sont arrêtés par l'autorité dont émane l'autorisation. Ils doivent, dans tous les cas, être approuvés par le Gouvernement.

Art. 1^{er}. Les services publics et réguliers de transport en commun par terre sont autorisés quelle que soit la nature de la voie parcourue :

A. Par les conseils communaux, lorsqu'ils ne doivent pas dépasser le territoire de la commune ou de deux communes contiguës ;

B. Par les députations permanentes des conseils provinciaux, lorsqu'ils doivent emprunter le territoire d'un plus grand nombre de communes dans la même province, ou, à défaut d'accord, des conseils communaux intéressés ;

C. Par le Gouvernement, lorsqu'ils s'étendent sur le territoire de plus d'une province.

* * *

L'article 1^{er} du projet de loi se borne à mentionner « les véhicules » comme faisant l'objet de la police du roulage. C'est une erreur, car l'avant-projet de règlement ne se fait pas faute de viser les cavaliers en même temps que les véhicules.

Pour prévenir cette inconséquence, il faut stipuler dans l'article 1^{er} que la loi s'applique également aux « bêtes de trait, de charge et de monture », expression fréquemment employée dans le Code pénal ; il convient même, pour être complet, d'ajouter qu'elle s'applique aux bestiaux, car leur circulation ne peut pas échapper à la réglementation.

* * *

Comme conséquence des observations qui précèdent et de celles présentées dans la partie générale de ce rapport (pp. 3 et suiv.), la section centrale propose la rédaction suivante :

La police du roulage et de la circulation s'applique à tous les moyens de transport par terre, à la circulation des animaux de trait, de charge ou de monture, et à celle des bestiaux. Elle est réglementée d'une manière générale par le Roi, tant au point de vue de la conservation des routes qu'au point de vue de la sécurité et de la facilité de la circulation.

Des règlements complémentaires peuvent être arrêtés soit par les conseils provinciaux, soit par les conseils communaux.

Les règlements provinciaux ne peuvent être contraires au règlement général, et sont soumis à l'approbation du Roi.

Les règlements communaux ne peuvent être contraires au règlement général ni au règlement provincial, et sont soumis à l'approbation de la Députation permanente, sauf recours au Roi.

ART. 2.

Cet article, après l'amendement qu'y introduit M. le Ministre de l'Agriculture, par sa lettre du 28 novembre 1896, est libellé comme suit :

Les infractions aux règlements seront punies d'un emprisonnement d'un à huit jours et d'une amende de 5 à 200 francs, ou d'une de ces peines seulement.

Ces peines seront doubles :

1° S'il y a récidive dans l'année à dater d'un jugement antérieur portant condamnation et passé en force de chose jugée ;

2° Si les infractions ont été commises pendant la nuit.

Les juges de paix connaîtront de ces infractions, ainsi que de celles prévues par l'article 4.

Cet article délègue aux juges de paix la connaissance des infractions prévues par l'article 4, mais l'article 4 punit exclusivement la résistance simple de la part d'étrangers non-résidents, contravention que la section centrale n'admet pas pour les raisons qui seront indiquées sous l'article 4. Par voie de conséquence, elle propose la suppression, dans l'article 2, des mots : « ainsi que de celles prévues par l'article 4 ».

Elle propose, par contre, d'ajouter aux mots : « les juges de paix connaîtront de ces infractions » ceux-ci : « et pourront, en cas de circonstances atténuantes, faire application de l'article 85 du Code pénal ». Cet article dispose que, s'il existe des circonstances atténuantes, les peines d'emprisonnement et d'amende pourront respectivement être réduites au-dessous de huit jours et au-dessous de 26 francs, sans qu'elles puissent être inférieures aux peines de police.

Déjà aujourd'hui on peut faire application des circonstances atténuantes à toutes les infractions prévues par l'article 537 du Code pénal relativement à la *circulation* ; le système doit être généralisé et étendu aux infractions qui concernent le *roulage*, exclues jusqu'à présent par la loi du 1^{er} mai 1849 (compétence des juges de paix) du bénéfice des circonstances atténuantes. La date déjà ancienne de cette loi explique sa sévérité excessive.

La section centrale estime, en outre, qu'il serait utile de faire ressortir que l'article 2 est applicable tout aussi bien aux règlements communaux et provinciaux qu'aux règlements généraux et elle propose de rédiger la disposition comme suit :

Les infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi soit par le Roi soit par l'autorité provinciale ou communale seront punies d'un emprisonnement d'un à huit jours et d'une amende de 5 à 200 francs ou d'une de ces peines seulement.

Ces peines seront doublées :

1^o *S'il y a récidive dans l'année à dater d'un jugement antérieur portant condamnation et passé en force de chose jugée ;*

2^o *Si les infractions ont été commises pendant la nuit.*

Les juges de paix connaîtront de ces infractions et pourront, en cas de circonstances atténuantes, faire application de l'article 85 du Code pénal.

ART. 3.

Les peines établies par la présente loi seront appliquées sans préjudice aux dommages-intérêts, s'il y a lieu.

La nécessité de cette disposition a été mise en doute par un membre de la section centrale pour le motif qu'elle n'est qu'une consécration superflue des principes généraux.

Mais il est à remarquer que sous la loi de floréal an X et le décret de 1806,

l'amende était graduée d'après l'importance du préjudice présumé et qu'elle avait tout au moins les apparences d'une réparation pécuniaire du dommage subi par l'administration intéressée. Il importe d'affirmer que malgré la condamnation à l'amende les administrations lésées peuvent réclamer la réparation des dommages parfois considérables que peut leur occasionner le contrevenant. C'est le but de la disposition ; la section centrale en décide le maintien.

ART. 4.

En cas d'infraction, les étrangers non-résidents devront laisser en gage le véhicule, faute de quoi ils y seront contraints par la force publique.

Du chef de résistance simple aux injonctions des autorités, ils seront condamnés à un emprisonnement de huit jours, sans préjudice de l'application des pénalités prévues par l'article 3 et de toutes autres en vertu des dispositions du Code pénal. En cas de circonstances atténuantes, la peine d'emprisonnement pourra être réduite et même remplacée, s'il y a lieu, par une amende de police.

Toutefois, il sera permis aux étrangers non-résidents de dégager le véhicule, moyennant le versement d'un cautionnement entre les mains de l'agent verbalisant ou de l'autorité à laquelle le véhicule a été remis.

Ce cautionnement aura une valeur de 200 francs et sera consigné au bureau de l'enregistrement dans le ressort duquel se trouve le tribunal compétent.

A défaut de ce versement, le Gouvernement pourra retenir et faire garder le véhicule jusqu'à l'entier paiement de l'amende et des frais et même en ordonner la vente publique, si le condamné ne s'est pas complètement libéré dans le délai de trois mois, compté à partir de la date du jugement définitif.

Le Gouvernement ne sera pas responsable, en cas d'avarie quelconque, de destruction ou de perte du véhicule, pendant qu'il sera remis, sauf en cas de faute prouvée dans le chef des agents de l'État.

L'article 4 contient une double proposition contre les étrangers non-résidents : celle d'ériger la simple résistance en délit, ensuite celle de les obliger en cas de contravention à laisser leur véhicule en gage.

Le Code pénal punit la résistance lorsqu'elle est accompagnée de menaces ou de violences, mais non pas la résistance simple. Il s'agit donc de la création d'une infraction nouvelle.

Mais outre qu'on n'aperçoit pas la nécessité de créer cette infraction uniquement à charge des étrangers alors que le même acte posé par les nationaux serait licite, on peut théoriquement contester le mérite de l'innovation en elle-même. Ou bien l'ordre auquel on résiste n'est pas donné en vertu des règlements, et dans ce cas la résistance est légitime, ou bien il est légal, et dans ce cas la résistance et la violation du règlement se confondent. On ne comprendrait pas qu'on les punit l'une et l'autre, ce serait

punir deux fois le même fait, on ne comprendrait pas surtout comment la résistance serait punie de huit jours d'emprisonnement, comme le propose le projet, alors que la violation du règlement elle-même pourrait n'être punie que de 5 francs d'amende.

La section centrale ne saurait donc se rallier à cette première proposition contenue dans l'article 4. Elle estime que le droit commun réglé par les articles 269 et suivants du Code pénal, sur la rébellion, suffit amplement à sauvegarder le prestige et à assurer le respect des autorités chargées d'appliquer les règlements à prendre en vertu de la présente loi.

Quant à la deuxième proposition, contenue dans l'article 4 du projet, elle a spécialement pour but d'empêcher que les étrangers ne puissent, surtout à proximité des frontières, contrevenir impunément aux règlements sur le roulage, mais la majorité de la section centrale, tout en acceptant le principe de la disposition, estime que son effet doit être surtout préventif, et qu'il ne pourra en être fait usage qu'exceptionnellement. Le projet du Gouvernement, au contraire, veut que la mise en gage ait lieu *dans tous les cas* d'infraction, et que, *dans tous les cas* aussi, le cautionnement subsidiaire soit de 200 francs. Il en résulterait que, pour un manquement sans importance, il faudrait interrompre le voyage d'un étranger ou lui réclamer un cautionnement important, alors que tout permettrait de prévoir que l'amende sera des plus minimales.

Notons, enfin, que l'article 4, qui manifeste des intentions d'extrême sévérité à l'adresse des étrangers sans résidence, est dépourvu de sanction, sauf pour « la résistance simple », qu'il punit d'un emprisonnement de huit jours.

En effet, l'article 2, comme il convient dans une loi de délégation, ne prévoit pas les infractions à *la loi* mais seulement les infractions *aux règlements* pris en exécution de la loi, et, d'autre part, aucun des deux avant-projets de règlement ne contient de disposition faisant application de l'article 4. — Il s'agit donc d'un principe à l'application duquel le Gouvernement n'attache en réalité pas plus d'importance que la section centrale.

Comme suite aux observations qui précèdent, l'article serait rédigé dans les termes que voici :

« *En cas d'infraction, les étrangers sans résidence habituelle dans le pays*
 » *pourront être contraints de laisser en gage leur véhicule ou monture, si*
 » *mieux ils n'aiment fournir un cautionnement à fixer par l'employé verba-*
 » *lisant et qui ne pourra excéder 200 francs.* »

ART. 4^{bis}.

« *Les fonctionnaires et agents délégués par le Gouvernement pour sur-*
 » *veiller l'exécution de la présente loi constateront les infractions à la loi et*
 » *aux règlements par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve*
 » *contraire.*

« *Une copie de ces procès-verbaux sera adressée aux contrevenants dans*
 » *les quarante-huit heures de la constatation des infractions.*

» *En cas d'infraction aux dispositions des règlements qui imposent aux véhicules un maximum de chargement, les fonctionnaires et agents précités, ainsi que tous officiers de police judiciaire, pourront obliger les conducteurs à décharger leurs véhicules de l'excédent de poids constaté.*
 » *En cas de refus de la part d'un conducteur, le véhicule sera retenu aux frais, risques et périls du délinquant ou de ses ayants cause.* »

Les lois sur la police des chemins de fer (23 juillet 1891), des services publics de transport en commun par terre (14 juillet 1893), des chemins de fer vicinaux (24 juin 1885) et des tramways (15 août 1887) délèguent au Gouvernement le droit de conférer à des agents de l'administration ou à des agents des concessionnaires les fonctions et la compétence d'agents de la police judiciaire chargés de rechercher et de constater les infractions aux règlements de police par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

De même, le texte proposé par le Gouvernement lui permet implicitement de conférer le pouvoir de verbaliser aux délégués assermentés des associations vélocipédiques conformément au vœu de la *Ligue vélocipédique belge*.

La section centrale ne saurait adhérer à cette proposition.

Elle estime que si des attributions de police étaient données aux délégués des cyclistes, il n'y aurait pas de motifs de n'en pas donner aux autres usagers de la route, aux conducteurs de gros roulage, aux cochers de voitures, aux cavaliers, voire même aux piétons qui ne sont pas toujours les moins à plaindre en cas d'infraction aux règlements.

Cette police mutuelle supposerait nécessairement une compétence territoriale étendue et serait féconde en conflits, d'abord entre les délégués spécialistes eux-mêmes, et ensuite entre les différentes catégories de délégués mobilisés et les autorités locales. Inutile dans les centres peuplés, qui en seraient affranchis de fait, elle serait considérée ailleurs comme consacrant la domination de la ville sur la campagne, et son action serait difficilement acceptée. D'aucuns y voient du fonctionnarisme en germe et estiment l'innovation si peu compatible avec nos mœurs que jamais on n'a songé à l'appliquer en aucune autre matière, bien qu'on pourrait l'appliquer à tout ce qui rentre dans la compétence de la police.

L'attribution de certains droits de police aux agents des concessionnaires de chemins de fer, de tramways et de chemins de fer vicinaux procède d'un tout autre principe et ne saurait être considérée comme un précédent. Il s'agit là d'un service *public*, basé sur une *concession*, laquelle est elle-même une espèce de délégation donnée dans l'intérêt général. Entre les concessionnaires et l'autorité publique, il y a un lien qui fait comprendre que celle-ci, pour se dispenser de multiplier à l'infini ses agents, charge elle-même la compagnie concessionnaire du soin de veiller au maintien de l'ordre, d'autant plus que le maintien de l'ordre est une condition essentielle de l'entreprise et pourrait difficilement être distrait des attributions naturelles de l'entrepreneur.

La manière de voir de la section centrale sera suffisamment exprimée dans le projet par l'adjonction au mot *agents* du mot *d'administration*. Elle propose, en conséquence, de rédiger l'article 4^{bis} dans les termes suivants :

Les fonctionnaires et agents d'administration délégués par le Gouvernement pour surveiller l'exécution de la présente loi constateront les infractions à la loi et aux règlements par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

Une copie de ces procès-verbaux sera adressée aux contrevenants dans les quarante-huit heures de la constatation des infractions.

En cas d'infraction aux dispositions des règlements qui imposent aux véhicules un maximum de chargement, les fonctionnaires et agents précités, ainsi que tous officiers de police judiciaire, pourront obliger les conducteurs à décharger leurs véhicules de l'excédent de poids constaté.

En cas de refus de la part d'un conducteur, le véhicule sera retenu aux frais, risques et périls du délinquant ou de ses ayants cause.

ART. 4^{ter}.

La section centrale propose sous ce numéro une disposition nouvelle destinée à combler une lacune du projet de loi.

C'est avec raison que, dans ses avant-projets de règlement, le Gouvernement maintient aux gouverneurs de province le droit d'ouverture et de fermeture des barrières de dégel, mais comme les gouverneurs, investis seulement de l'autorité exécutive, n'ont pas le droit de faire des règlements pour l'exécution des lois, c'est en vertu d'une subdélégation qu'ils devraient agir.

Sous la législation actuelle, leur compétence en cette matière résulte de l'article 6 de la loi du 29 floréal an X pour les routes pavées et de la loi du 25 mars 1838 pour les routes empierrées; mais quand ces lois auront été abrogées comme le propose l'article 7 du projet, un arrêté royal ne pourra pas y suppléer, car, ainsi que le dit la Cour de cassation dans son arrêt du 6 février 1891, dont la Chambre a plusieurs fois déjà appliqué la doctrine : « les attributions déléguées ne comportent en principe aucune subdélégation : inférieurs ou supérieurs au point de vue hiérarchique, les pouvoirs ne dérivent pas les uns des autres, ils ont une origine commune dont ils procèdent directement ; ils sont inaliénables et intransmissibles ».

C'est donc à tort que le projet de loi s'en remet à un arrêté royal du soin de conférer cette attribution aux gouverneurs, c'est la loi elle-même qui doit la leur conférer, ou tout au moins autoriser le Gouvernement à la leur conférer.

La même remarque doit être faite quant à l'attribution, prévue par le projet de règlement général, du droit de délivrer les autorisations nécessaires pour le transport des objets indivisibles et l'usage des locomotives routières.

La section centrale propose de rendre possible par le même texte le concours éventuel des Députations permanentes, qui, à cause de leur

caractère mixte de pouvoir électif et d'organe du pouvoir central, sont on ne peut mieux placées pour intervenir dans l'application de la législation sur le roulage, ainsi que la preuve en sera faite plus loin.

Voici le texte proposé :

« Les gouverneurs de province peuvent être chargés de régler le roulage »
 » sur toutes les routes en temps de dégel et de délivrer en tout temps les autorisations nécessaires pour le transport des objets indivisibles.
 » Les Députations permanentes peuvent être chargées, en dehors du temps »
 » de dégel, d'intervenir dans l'application des tarifs de chargement et dans »
 » la détermination des conditions imposées à l'usage des locomotives rou- »
 » tières. »

ART. 5.

« Les maris, pères, mères, tuteurs, moîtres et commettants sont respon- »
 » sables des amendes ainsi que des dommages-intérêts et frais résultant des »
 » condamnations prononcées contre leurs femmes, leurs enfants mineurs et »
 » pupilles, non mariés, demeurant avec eux, leurs ouvriers, voituriers et »
 » autres subordonnés, sauf tous recours de droit. »

Le texte proposé par le Gouvernement, et qui est emprunté à l'article 175 du Code forestier, ne parle ni des instituteurs responsables de leurs élèves ni des artisans responsables de leurs apprentis. La section centrale estime que les instituteurs et les artisans devraient être compris dans la disposition.

L'article 1384 du Code civil, qui pose le principe de la responsabilité civile, ne se contente pas d'énumérer les personnes responsables, mais il indique soigneusement les conditions de leur responsabilité. L'article 5 du projet ne cite qu'une seule de ces conditions, c'est celle qui fait dépendre la responsabilité des parents de la circonstance que leurs enfants mineurs habitent avec eux; mais il y a dans le Code civil des conditions spéciales pour chaque catégorie, et ces conditions méritent d'autant mieux d'être rappelées qu'il s'agit d'étendre la responsabilité civile aux amendes. Mieux vaut donc se référer à l'article 1384 du Code civil, qui est complet sous ce rapport.

Mais il ne l'est pas à un autre point de vue, car, aux termes de cet article, le mari n'est pas civilement responsable pour sa femme; cependant, la section centrale est d'accord avec le Gouvernement pour lui imposer cette responsabilité, ainsi que cela existe d'après le Code forestier.

A la suite de ces observations, l'article 5 devrait être rédigé dans les termes suivants :

« Les personnes civilement responsables, aux termes de l'article 1384 du »
 » Code civil, des dommages-intérêts et frais le seront également de l'amende.
 » Le mari leur sera assimilé quant aux infractions commises par sa »
 » femme. »

ART. 6.

» *L'action publique et l'action civile résultant d'une infraction à la police du roulage seront prescrites après six mois révolus à compter du jour où l'infraction a été commise.* »

Adopté sans observation.

ART. 7.

» *Sont abrogés toutes lois, tous décrets et toutes dispositions réglementaires actuellement en vigueur sur la police du roulage.* »

Il y a des dispositions qui, sans avoir pour objet principal le roulage, en règlent cependant la police. Ainsi, en vertu de la loi sur la police des tramways, tout conducteur d'un véhicule doit, au premier signal, s'écarter à 80 centimètres de la voie ferrée; ainsi encore, en vertu de la loi de police des chemins de fer, « la traversée des voies ferrées établies sur la grande et la petite voirie ordinaires ne peut s'effectuer en vue des trains ou des locomotives en marche à une distance moindre de 50 mètres pour les attelages et les animaux ».

Ces dispositions, citées uniquement à titre d'exemple, doivent subsister, et cependant, ne pourrait-on pas prétendre qu'elles sont englobées dans la formule trop générale d'abrogation proposée par le Gouvernement?

C'est pour prévenir tout doute à cet égard que la section centrale estime préférable de faire des lois et décrets qu'il s'agit d'abroger une énumération complète.

A cette occasion s'est posée la question de savoir s'il faut y comprendre le 1^o et le 2^o de l'article 557 du Code pénal.

Tous les faits qui y sont visés seront probablement prévus par la réglementation nouvelle, mais ils seront passibles d'autres peines et, comme le prouve le projet d'arrêté royal soumis à la Chambre, ils pourraient ne pas être réglementés de la même manière que par le Code pénal.

L'article 557 doit céder devant la législation nouvelle, mais au lieu de l'abroger purement et simplement, la section centrale propose de l'abroger seulement pour autant qu'il soit contraire aux règlements pris en exécution de la loi sur le roulage et la circulation. Ce sera une garantie contre les lacunes que l'expérience pourrait révéler dans les nouveaux règlements, ou même contre l'absence de réglementation dans certaines communes.

*
* *

Le projet propose l'abrogation non seulement de toutes lois et tous décrets sur la police du roulage, mais encore de toutes dispositions réglementaires sur la même matière. Les dispositions réglementaires visées par le texte sont évidemment les règlements communaux et provinciaux, puisque les autres, c'est-à-dire les règlements généraux, tombent avec la loi dont ils assurent l'application. Les règlements communaux et provinciaux, au

contraire, pris en vertu du droit de police survivraient à la loi nouvelle en tant qu'ils ne lui sont pas contraires, si la loi ne décrétait leur abrogation globale.

Mais la section centrale s'est demandé s'il n'y aurait pas imprudence à faire table rase à date fixe de tous ces règlements locaux.

Le Gouvernement n'a certainement pas l'intention de promulguer la loi sur le roulage sans prendre en même temps l'arrêté royal consacrant le nouveau règlement général prévu par le projet; de cette manière seront prévenus en majeure partie, les inconvénients que pourrait entraîner, surtout dans les grands centres, l'abrogation subite des règlements locaux. Mais encore faut-il laisser aux administrations locales le temps de prendre les mesures nécessaires pour éviter toute solution de continuité dans la partie de leur réglementation jugée indispensable. C'est le but de la disposition transitoire de l'article 8, qui suspend, jusqu'à une date fixe, l'application de la loi et des règlements à intervenir. La disposition serait surtout efficace si, au lieu d'y citer une date fixe pour la mise en vigueur de la loi, sans assurer un délai déterminé de suspension, on faisait courir le délai de suspension pendant un nombre de mois déterminé à partir de la publication de la loi. C'est ce que la section centrale a l'honneur de proposer en fixant provisoirement le délai à 6 mois.

*
* *
*

Comme suite à l'ensemble de ces observations, les articles 7 et 8 seraient rédigés avec certaines modifications :

ART. 7.

- « Sont abrogés :
- » 1° La loi du 29 floréal an X, celle du 7 ventôse an XII, le décret impérial du 23 juin 1806, le décret du 13 août 1810, les lois du 24 mars 1838, du 25 mars 1838 et du 24 mars 1841 ;
 - » 2° L'article 587, §§ 1 et 2, du Code pénal, en ce qu'il a de contraire aux règlements pris en exécution de la présente loi ;
 - » 3° Toutes dispositions réglementaires actuellement en vigueur sur la police du roulage et de la circulation. »

ART. 8.

Le projet propose de dire :

- « La présente loi ainsi que les dispositions réglementaires en dépendant ne seront pas appliquées avant le. . . . »
- » Jusqu'à cette date la législation et les règlements actuels resteront en vigueur. »

Pour les motifs indiqués sous l'article 7, la section centrale propose le texte suivant :

- « Par dérogation à la loi du 28 février 1845 sur la publication des lois et arrêtés, la présente loi et l'arrêté royal portant le premier règlement général ne seront obligatoires que six mois après leur publication. »

PROJET DE LOI

PROJET DU GOUVERNEMENT

ARTICLE PREMIER

La police du roulage s'applique aux véhicules de tout genre, y compris les vélocipèdes ; elle est réglementée d'une manière générale par le Roi, tant au point de vue de la conservation des routes qu'au point de vue de la sécurité et de la facilité de la circulation.

Des règlements complémentaires spéciaux peuvent être arrêtés soit par le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, quand ils concernent les routes de l'Etat ou celles concédées faisant retour à l'Etat, soit par les Conseils provinciaux lorsqu'il s'agit des routes provinciales et des routes concédées ressortissant au service des provinces, soit par les Conseils communaux pour ce qui regarde la voirie communale et les chemins dont les concessions ressortissent aux communes.

ART. 2.

Les infractions aux règlements seront punies d'un emprisonnement d'un à huit jours et d'une amende de 5 à 200 francs, ou d'une de ces peines seulement.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE

ARTICLE PREMIER

La police du roulage et de la circulation s'applique à tous les moyens de transport par terre, à la circulation des animaux de trait, de charge ou de monture et à celle des bestiaux.

Elle est réglementée d'une manière générale par le Roi, tant au point de vue de la conservation des routes qu'au point de vue de la sécurité et de la facilité de la circulation.

Des règlements complémentaires peuvent être arrêtés soit par les Conseils provinciaux soit par les Conseils communaux.

Les règlements provinciaux ne peuvent être contraires au règlement général et sont soumis à l'approbation du Roi.

Les règlements communaux ne peuvent être contraires au règlement général et sont soumis à l'approbation de la Députation permanente, sauf recours au Roi.

ART. 2.

Les infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi soit par le Roi soit par l'autorité provinciale ou communale seront punies d'un emprisonnement d'un à huit jours et d'une amende de 5 à 200 francs ou d'une de ces peines seulement.

PROJET DU GOUVERNEMENT

Ces peines seront doubles :

1° s'il y a récidive dans l'année à dater d'un jugement antérieur portant condamnation et passé en force de chose jugée ;

2° si les contraventions ont été commises pendant la nuit.

Les juges de paix connaîtront de ces infractions ainsi que de celles prévues par l'article 4.

ART. 3.

Les peines établies par la présente loi seront appliquées sans préjudice aux dommages-intérêts s'il y a lieu.

ART. 4.

En cas d'infraction, les étrangers non-résidents devront laisser en gage le véhicule, faute de quoi ils y seront contraints par la force publique.

Du chef de résistance simple aux injonctions des autorités, ils seront condamnés à un emprisonnement de huit jours, sans préjudice de l'application des pénalités prévues par l'article 3 et de toutes autres en vertu des dispositions du Code pénal. En cas de circonstances atténuantes, la peine d'emprisonnement pourra être réduite et même remplacée, s'il y a lieu, par une amende de police.

Toutefois, il sera permis saux étrangers non-résidents de dégager le véhicule, moyennant le versement d'un cautionnement entre les mains de l'agent verbalisant ou de l'autorité à laquelle le véhicule a été remis.

Ce cautionnement aura une valeur de 200 francs et sera consigné au bureau de l'enregistrement dans le ressort duquel se trouve le tribunal compétent.

A défaut de ce versement, le Gouvernement pourra retenir et faire garder le véhicule jusqu'à l'entier payement de l'amende et des frais et même en ordonner la vente

PROJET DE LA SECTION CENTRALE

Ces peines seront doubles :

1° s'il y a récidive dans l'année à dater d'un jugement antérieur portant condamnation et passé en force de chose jugée ;

2° si les contraventions ont été commises pendant la nuit.

Les juges de paix connaîtront de ces infractions et pourront, en cas de circonstances atténuantes, faire application de l'article 83 du Code pénal.

ART. 3.

Adopté sans modification.

ART. 4.

En cas d'infraction, les étrangers sans résidence habituelle dans le pays pourront être contraints de laisser en gage leur véhicule ou monture, si mieux ils n'aiment fournir un cautionnement à fixer par l'employé verbalisant et qui ne pourra excéder 200 francs.

PROJET DU GOUVERNEMENT

publique, si le condamné ne s'est pas complètement libéré dans le délai de trois mois, compté à partir de la date du jugement définitif.

Le Gouvernement ne sera pas responsable, en cas d'avarie quelconque, de destruction ou de perte du véhicule, pendant qu'il sera remisé, sauf en cas de faute prouvée dans le chef des agents de l'État.

ART. 4^{bis}.

Les fonctionnaires et agents délégués par le Gouvernement pour surveiller l'exécution de la présente loi constateront les infractions à la loi et aux règlements par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

Une copie de ces procès-verbaux sera adressée aux contrevenants dans les quarante-huit heures de la constatation des infractions.

En cas d'infraction aux dispositions des règlements qui imposent aux véhicules un maximum de chargement, les fonctionnaires et agents précités, ainsi que tous officiers de police judiciaire, pourront obliger les conducteurs à décharger leurs véhicules de l'excédent de poids constaté.

En cas de refus de la part d'un conducteur, le véhicule sera retenu aux frais, risques et périls du délinquant ou de ses ayants cause.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE

ART. 4^{bis}.

Les fonctionnaires et agents *d'administration* délégués par le Gouvernement pour surveiller, etc. (le reste comme à l'article 4^{bis} ci-contre).

ART. 4^{ter}.

Les gouverneurs de province peuvent être chargés de régler le roulage sur toutes les routes en temps de dégel, et de délivrer en tout temps les autorisations nécessaires pour le transport des objets indivisibles.

Les Députations permanentes peuvent être chargées, en dehors du temps de dégel, d'intervenir dans l'application des tarifs de chargement et dans la détermination des conditions imposées à l'usage des locomotives routières.

PROJET DU GOUVERNEMENT

ART. 5.

Les maris, pères, mères, tuteurs, maîtres et commettants sont responsables des amendes ainsi que des dommages-intérêts et frais résultant des condamnations prononcées contre leurs femmes, leurs enfants mineurs et pupilles, non mariés, demeurant avec eux, leurs ouvriers, voituriers et autres subordonnés, sauf tout recours de droit.

ART. 6.

L'action publique et l'action civile résultant d'une infraction à la police du roulage seront prescrites après six mois révolus à compter du jour où l'infraction a été commise.

ART. 7.

Sont abrogés toutes lois, tous décrets et toutes dispositions réglementaires actuellement en vigueur sur la police du roulage.

Disposition transitoire.

ART. 8.

La présente loi ainsi que les dispositions réglementaires en dépendant ne seront pas appliquées avant le 1^{er} mai 1897.

Jusqu'à cette date, la législation et les règlements actuels resteront en vigueur.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ART. 5.

Les personnes civilement responsables, aux termes de l'article 1584 du Code civil, des dommages-intérêts et frais, le seront également de l'amende. Le mari leur sera assimilé quant aux infractions commises par sa femme.

ART. 6.

Adopté sans modification.

ART. 7.

Sont abrogés :

1° La loi du 29 floréal an X, celle du 7 ventôse an XII, le décret du 13 août 1810, les lois du 24 mars 1838, du 23 mars 1838 et du 24 mars 1841 et les articles 1 et 3 de l'arrêté royal du 8 novembre 1853 ;

2° L'art. 537 §§ 1 et 2 du Code pénal en ce qu'il a de contraire aux règlements pris en exécution de la présente loi ;

3° Toutes dispositions réglementaires actuellement en vigueur sur la police du roulage et de la circulation.

Disposition transitoire.

ART. 8.

Par dérogation à la loi du 28 février 1845 sur la publication des lois et arrêtés, la présente loi et l'arrêté royal portant le premier règlement général ne seront obligatoires que 6 mois après leur publication.

PROJET DE RÈGLEMENT GÉNÉRAL.

Ici se serait terminée la tâche de la section centrale, si le Gouvernement n'avait jugé à propos de communiquer à la Chambre un avant-projet de règlement général destiné, dit M. le Ministre de l'Agriculture dans sa lettre du 28 novembre 1896, « à permettre aux Chambres législatives d'apprécier » l'usage qui serait fait du pouvoir de délégation attribué au Gouvernement par l'article 1^{er} du projet de loi ».

Tout en rendant hommage aux intentions du Gouvernement, la section centrale doit constater, toutefois, que cette communication, si intéressante qu'elle soit, n'a pas d'autre portée que celle d'une simple indication et n'entraîne, en aucune manière, la consécration d'un texte.

L'exposé des nombreux détails sur lesquels doit porter la réglementation peut avoir pour effet de démontrer à la Législature la nécessité de voter une simple loi de délégation, mais, pareille décision une fois prise, à quoi servirait-il encore de discuter l'avant-projet? Il ne peut pas même être soumis au vote de la Chambre, car il n'appartient pas à celle-ci de formuler les décisions du pouvoir exécutif et, d'autre part, ce n'est pas son rôle d'émettre de simples vœux.

Les sections ne l'ont pas compris ainsi et, laissant de côté le projet de loi, seul objet soumis à nos délibérations, la plupart se sont exclusivement occupées de l'avant-projet de règlement, dont elles ont ainsi affirmé l'extrême importance.

Dans ces conditions, et tout en réservant le principe, la section centrale n'a pas cru pouvoir s'abstenir d'examiner à son tour l'avant-projet. Elle a pensé que cet examen, quoiqu'anormal, pourrait n'être pas sans utilité pratique : le Gouvernement y trouvera l'occasion de s'expliquer sur les points les plus importants et, en cas de désaccord, la Chambre pourra se réserver d'y statuer elle-même en les excluant de la délégation.

*
* * *

Sollicité en sens contraire par ses diverses administrations, le Gouvernement a soumis à la section centrale, outre l'avant-projet examiné par les sections, un autre avant-projet qui en diffère notablement. (V. annexes I et II.)

Ils sont basés l'un et l'autre sur une étude approfondie de la matière, mais partent d'un principe différent.

Le premier, présenté par l'Administration des Ponts et Chaussées, s'inspire surtout des nécessités du roulage ; le second, présenté par l'Administration centrale de la voirie vicinale se préoccupe plutôt de la conservation des routes. Au point de vue de la forme, le premier a servi de donnée à la rédaction plus concise du second ; à tous les points de vue, ils ont été l'un et l'autre des sources précieuses pour le travail de la section centrale.

Il serait trop long d'analyser ici les deux avant-projets et d'exposer ensuite

les vues très souvent différentes de la section centrale. C'est ce qui a fait croire à celle-ci que le meilleur parti à prendre c'était de résumer les conclusions de son étude sous forme d'un avant-projet à elle. La simple comparaison des textes rendra souvent inutile tout commentaire pour faire apparaître le motif déterminant de chacune des dispositions juxtaposées.

AVANT-PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ART. 1 ^{er} .	Référence aux articles	
	du projet n° 2.	du projet n° 1.
<i>Les véhicules circulant sur la voie publique doivent satisfaire aux conditions générales suivantes :</i>	Art. 1 A.	Art. 2.
1° <i>La largeur totale des essieux ne peut dépasser 2^m.50 ; les extrémités des moyeux et des essieux sont comprises dans cette longueur et ne peuvent faire saillie de plus de 20 centimètres sur le plan de la face extérieure de la jante ;</i>	Art. 1 B.	Art. 14.
2° <i>Le bandage métallique des roues des véhicules ordinaires doit avoir une surface cylindrique unie et continue : les clous, rivets ou boulons d'attache n'y peuvent faire aucune saillie ; si le bandage est formé de plusieurs cercles, ceux-ci doivent être bien juxtaposés ;</i>	Art. 1 D.	Art. 3.
3° <i>Les automobiles et tous véhicules autres que les vélocipèdes et les voitures servant exclusivement au transport des personnes doivent porter d'une manière apparente l'indication précise du nom du propriétaire et de son domicile ;</i>	Art. 1 E.	Art. 6.
4° <i>Tout véhicule doit être muni depuis une demi-heure après le coucher du soleil jusqu'à une demi-heure avant son lever d'au moins une lanterne bien éclairée projetant la lumière dans le sens de la marche ;</i>	Art. 1 F.	Art. 45.
5° <i>Tout vélocipède, toute locomotive routière, tout automobile sera porteur d'un appareil avertisseur dont le son puisse être entendu à 30 mètres au moins ;</i>		
6° <i>Les véhicules circulant en temps de neige et, en tout temps, les voitures dont les roues sont garnies de bandes élastiques seront munis de grelots ou sonnettes capables d'avertir les piétons ;</i>		
7° <i>Les automobiles et les locomotives routières seront munis de freins susceptibles d'être serrés instantanément.</i>		

Par trois voix contre deux, le projet de la section centrale a supprimé l'obligation générale du frein ; elle ne la maintient que pour les automobiles et les locomotives routières. Quand on constate que dans une ville accidentée et à circulation intense comme Bruxelles, l'administration communale n'a pas jugé nécessaire d'imposer le frein aux vélocipédistes, et qu'elle a attendu jusqu'en 1897 pour l'imposer même aux charretiers qui descendent

le boulevard Botanique ou le parvis Sainte-Gudule, on ne peut s'empêcher de reconnaître qu'il serait excessif de la part du Gouvernement d'en faire une obligation générale même dans les régions absolument planes.

C'est un point qui, sauf pour les automobiles et les locomotives routières, doit être abandonné aux administrations locales de même que la fixation de la largeur maximum des voitures, de leurs accessoires et de leur chargement; la limite de 2^m.50 proposée par les avant-projets peut avoir sa raison d'être dans une rue étroite, mais pourquoi l'imposer dans une rue de 20 mètres? Le transport de la paille, du foin, du lin et du bois se fait dans certaines régions sur un gabarit plus large; pourquoi contrarier ces usages dont jamais on ne s'est plaint?

Cette limite n'a jamais été fixée ni par la loi ni par voie d'arrêté royal. Le décret de 1806 limitait seulement la longueur des *essieux* à 2^m.50, ce qui n'affecte ni les chargements, ni même les voitures, car nombre de voitures se construisent dont la plate-forme, ou tout au moins la caisse, dépassent la surface extérieure des roues, telles : nombre de voitures de déménagements, généralement les voitures des forains et une catégorie de voitures employées dans le commerce et l'industrie.

La section centrale maintient la limite fixée par le décret de 1806, mais il va de soi que les administrations communales conserveront le droit d'imposer une largeur moindre pour le passage dans certaines rues, et qu'il leur sera loisible de limiter la largeur des chargements ainsi que celle des accessoires des véhicules.

En ce qui concerne ces accessoires, un membre de la section centrale fait remarquer que la limitation de 2^m.50 que veulent leur imposer les avant-projets du Gouvernement est d'ailleurs contradictoire avec la faculté qu'ils accordent d'atteler trois chevaux de front; les palonniers d'un tel attelage dépassent nécessairement 2^m.50, quand il s'agit de voitures de gros roulage.

Quant à la plaque, dès que le nom du propriétaire figure d'une manière bien apparente sur le véhicule, il importe peu que ce soit sur une plaque, que se soit à gauche ou à droite, ou devant comme cela se pratique beaucoup; il ne se trouverait pas un juge pour condamner du chef de manquement à une de ces prescriptions tout accessoires. Il ne faut pas non plus exiger l'indication des prénoms, attendu que la disposition s'applique aux véhicules très nombreux des sociétés anonymes et coopératives comme aux autres. L'obligation d'indiquer d'une manière précise le nom du propriétaire emporte l'obligation de l'individualiser suffisamment.

Un membre de la section centrale fait remarquer que les voitures des forains n'échappent pas à la prescription de porter le nom du propriétaire; elles stationnent bien plus qu'elles ne circulent et, loin de servir exclusivement au transport des personnes, elles leur servent surtout de demeure. La section se rallie à cette manière de voir.

* * *

Le règlement communal de Bruxelles du 13 juillet 1896 impose aux

vélocipédistes l'obligation du grelot; l'avant-projet de la section centrale non plus que celui du Gouvernement ne détermine pas quel est l'appareil avertisseur dont les vélocipédistes devront être munis: timbre, cornet ou grelot. Cette absence de détermination s'explique par le désaccord qui règne à ce sujet entre cyclistes. C'est un point qui devra donc être abandonné aux administrations locales. Un récent jugement du tribunal correctionnel de Bruxelles (24 février 1897), écartant à bon droit l'excuse tirée de l'ignorance des règlements locaux, fera comprendre sans doute aux sociétés vélocipédiques l'intérêt qu'elles ont à se mettre une bonne fois d'accord, afin d'indiquer en temps utile l'appareil le plus pratique dont l'usage devrait être imposé par le règlement général. Cette fois, c'est d'elles que peut dépendre l'unification.

ART. 2.

Les locomotives routières ne peuvent être mises en usage dans les diverses provinces du Royaume qu'en vertu d'une autorisation spéciale accordée par la Députation permanente, sur l'avis des chefs des services techniques compétents.

L'arrêté d'autorisation, toujours révocable pour motif grave et dont le conducteur des locomotives routières devra à toute réquisition produire une copie, renfermera des clauses relatives notamment aux voies à parcourir, au nombre des conducteurs, à la vitesse, aux croisements avec d'autres véhicules, au poids, à la composition et à la disposition des machines et des véhicules remorqués, ainsi qu'au nombre de ces véhicules, à leur mode d'attache et de construction et au chargement maximum qu'ils peuvent porter pendant les diverses périodes mentionnées à l'article 20.

Leur vitesse ainsi que celle des voitures automobiles ne peut jamais dépasser 50 kilomètres à l'heure.

Quelles que soient les voies parcourues par les locomotives routières, l'intervention de la Députation permanente se justifie parce qu'elle représente à la fois la province comme pouvoir élu, les communes comme pouvoir tutélaire, l'État comme pouvoir délégué; ses membres résident dans les diverses parties de la province et sont mieux placés que personne pour juger de l'opportunité des autorisations.

ART. 3.

L'attelage d'un véhicule doit être disposé de telle sorte que le conducteur puisse le tenir bien en mains et que les animaux de trait soient en tout temps maîtres du véhicule.

Projet n° 2. | Projet n° 1.

Art. 2. |

Art. 46. |

Projet n° 2. | Projet n° 1.

Art. 3. |

Art. 12. |

	Projet n° 2.	Projet n° 1.
ART. 4.		
<i>Sauf les cas de transport d'objets indivisibles, il est interdit d'atteler à un même véhicule plus de huit bêtes de trait, plus de quatre en file, plus de trois de front. Quand le nombre des bêtes de trait est supérieur à cinq, il doit être adjoint un aide au conducteur.</i>	Art. 4 et 5.	Art. 12.
ART. 5.		
<i>Les conducteurs se tiendront constamment à la portée de leurs chevaux, bêtes de trait ou de charge, ou de leurs voitures ou moteurs, et en état de les guider ou conduire.</i>	Art. 6.	
ART. 6.		
<i>Il est interdit, sauf exceptions dûment autorisées, de laisser un véhicule autre que le vélocipède en stationnement sur la voie publique, attelé ou non, excepté pour le chargement et le déchargement ou en cas de nécessité, et cependant le temps strictement indispensable. Un véhicule obligé de stationner doit laisser libre la plus grande largeur possible de la voie.</i>	Art. 7.	Art. 20.
<i>Lorsqu'un véhicule se trouve placé de manière à entraver ou même à gêner la circulation, les fonctionnaires et agents cités à l'article 25 sont autorisés à prescrire telles mesures qu'ils jugeront nécessaires pour remédier à la situation.</i>	Art. 57.	
<i>Sans préjudice des peines comminées par le présent règlement, les ordres donnés doivent être exécutés immédiatement par ceux qui sont chargés de la conduite des véhicules, faute de quoi il y sera pourvu d'office aux frais des délinquants ou de leurs ayants cause.</i>		
ART. 7.		
<i>Il est interdit, sauf en cas de nécessité, de circuler avec des véhicules ou des animaux sur une voie ferrée à l'approche d'une voiture de tramway déraillable.</i>	Art. 9.	Art. 22. Art. 25.

Les articles correspondants des avant-projets prévoient, en outre : 1° le stationnement sur une voie ferrée servant à la circulation des trains à partir de cinq minutes avant l'heure de passage des trains ; 2° le stationnement et la circulation sur une voie ferrée à l'approche d'une voiture de tramway non déraillable.

Mais il est à remarquer que ces faits sont respectivement prévus par les lois de police des chemins de fer, des tramways et des chemins de fer vicinaux, qu'ils y sont réglementés d'une autre manière et qu'ils sont passibles d'autres peines.

Les dispositions proposées par les avant-projets seraient donc illégales comme contraires à ces lois spéciales auxquelles l'arrêté royal n'est pas autorisé à déroger.

Il n'en est pas de même de la disposition proposée par la section centrale parce que l'article 1^{er} de son projet de loi déroge, ainsi qu'il a été expliqué plus haut (pp. 7 et 8), à la loi du 14 juillet 1893 sur les transports en commun; le règlement général peut donc régler la circulation des omnibus déraillables.

La section centrale leur accorde la préférence pour la circulation sur la partie de la voie où se trouvent les rails, mais moyennant deux restrictions :

a) C'est qu'il n'y ait pas nécessité pour les autres véhicules, dans les passages étroits ou encombrés, de rester sur une partie de la voie ferrée;

b) Qu'il n'y ait pas de véhicules en stationnement sur la voie ferrée dans les conditions réglementaires de l'article 6. En effet, l'article 7 se borne à interdire la *circulation*, à l'exclusion du *stationnement*, parce que les lignes de tramways déraillables ne doivent pas être un obstacle absolu aux stationnements devant les maisons et magasins, car souvent dans leur tracé par des rues peu larges, il est tenu compte de cette circonstance qu'en cas de nécessité les omnibus peuvent quitter les rails.

ART. 8.

Le stationnement et la circulation des véhicules sont interdits sur les trottoirs, les contre-allées et les chemins affectés aux piétons; la même interdiction s'applique pour les véhicules aux chemins exclusivement réservés aux cavaliers.

Ces interdictions ne s'étendent pas aux vélocipèdes conduits à la main, à moins de stipulation contraire édictée par les règlements de police locale.

ART. 9.

Lorsqu'un accotement spécial a été désigné, soit par un arrêté royal, soit par un règlement du Conseil provincial ou du Conseil communal pour la circulation exclusive des vélocipèdes, le stationnement et la circulation des autres véhicules, des cavaliers et des bêtes de trait ou de charge y sont interdits.

Projet n° 2.	Projet n° 1.
Art. 10	
Art. 11.	Art. 42.

Les modifications que les articles 9 et 10 du projet de la section centrale apportent aux articles 11 et 12 du projet n° 2 et à l'article 42 du projet n° 1 ont été justifiées dans la première partie du présent rapport (v. pp. 5 et s.). Il y a été démontré que les limites posées par le projet de loi et par l'avant-

projet de règlement au pouvoir réglementaire du Conseil provincial et du Conseil communal sont inadmissibles.

Des cas peuvent certainement se présenter où la province ne stipulera que pour les routes provinciales et la commune pour les routes communales; il leur est loisible, en effet, de ne pas épuiser leur droit, mais ce qu'elles feront exceptionnellement ne doit pas être érigé en règle. Au témoignage du Touring-Club, un grand nombre de communes brabançonnaises ont pris un arrêté réservant aux cyclistes et aux piétons les trottoirs cendrés construits par la province de Brabant ainsi qu'un accotement des routes gouvernementales qui traversent ces localités. Ces arrêtés ont même été si nombreux que M. Vergote, gouverneur du Brabant, a été amené à proposer à ces communes un modèle d'arrêté type auquel elles ont adhéré ⁽¹⁾.

Il doit pouvoir en être encore ainsi dans l'avenir.

Le règlement général n'a pas à fixer vis-à-vis du public la compétence respective des trois autorités en cause : État, province, commune ; c'est l'affaire de la loi. Mais quelle que soit l'autorité qui désigne, conformément à la loi, un accotement pour la circulation exclusive des vélocipèdes, il faut que la circulation des autres véhicules, etc., y soit interdite; et de même, quelle que soit l'autorité qui règle, conformément à la loi, la circulation sur les ponts, passerelles et autres ouvrages d'art (v. article suivant), il importe qu'une publicité spéciale soit donnée à ses décisions. C'est le but des articles 9 et 10.

ART. 10.

Les chevaux et autres bêtes de trait, attelés ou non, ainsi que les bestiaux ne pourront traverser qu'au pas les ponts suspendus.

Les autres prescriptions spéciales réglant la circulation sur les ponts, passerelles et autres ouvrages d'art seront et resteront affichées aux abords de ces ouvrages.

Projet n° 2.	Projet n° 1.
Art. 12.	Art. 56.
Art. 50.	Art. 57.
	Art. 58.

Le paragraphe 1^{er} de cet article formule une prescription oubliée par les avant-projets. Il n'est, d'ailleurs, que la reproduction textuelle de l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 8 novembre 1853, mais au lieu de n'être applicable qu'aux ponts suspendus faisant partie de la grande voirie, il sera applicable à tous.

Le paragraphe 2 qui apporte de notables modifications aux articles correspondants des deux avant-projets a été justifié sous l'article 9 ci-dessus.

ART. 11.

Il est défendu d'imprimer aux véhicules et aux animaux une vitesse dangereuse pour la circulation.

Dans les agglomérations ainsi qu'au tournant et au croisement des rues, ils auront toujours une allure modérée.

Projet n° 2.	Projet n° 1.
Art. 16.	Art. 28.

(¹) V. *La question des routes*, par ARTHUR COSYN, délégué du Touring-Club de Belgique.

Dans la foule ils avanceront à l'allure du pas d'homme et suivront à la file ; leurs conducteurs devront se soumettre à toutes les prescriptions des agents chargés de la police.

Il est interdit aux vélocipédistes de circuler sans tenir le guidon ou en lâchant les pédales.

En cas d'embarras, ils doivent mettre pied à terre et conduire leur machine à la main.

ART. 12.

Il est interdit aux conducteurs de véhicules quelconques ou d'animaux, de couper les cortèges et les troupes en marche.

ART. 13.

Dans la traverse des villes, villages et hameaux, la vitesse de marche des voitures automobiles et des locomotives routières ne peut dépasser 10 kilomètres à l'heure (166 mètres à la minute), et il est interdit à ces dernières de devancer d'autres véhicules en marche.

Projet n° 2.	Projet n° 1.
--------------	--------------

Art 18. Art. 24.	Art. 36. Art. 57.
---------------------	----------------------

Cette disposition est en grande partie calquée sur l'article 8 de l'arrêté royal du 21 avril 1884 sur la police des tramways, notamment en ce qui concerne le maximum de vitesse autorisée dans les agglomérations. La vitesse de 10 kilomètres ne peut être dépassée, mais il va de soi que cette vitesse qui serait encore dangereuse dans certains endroits pourra être réduite par les règlements de police locale.

ART. 14.

Les conducteurs de locomotives routières, de locomotives de chemins de fer privés, de voitures automobiles et les vélocipédistes sont tenus de ralentir ou même d'arrêter la marche de leurs véhicules lorsqu'à l'approche de ceux-ci un attelage manifeste des signes de frayeur.

ART. 15.

Les conducteurs de véhicules quelconques ou de bêtes de charge, de trait ou de monture doivent prendre à gauche pour croiser ou se laisser dépasser, et à droite pour dépasser.

Projet n° 2.	Projet n° 1.
--------------	--------------

Art. 19.	
Art. 20. Art. 22.	Art. 31. Art. 52.

La fameuse question de l'évitement à droite ou à gauche n'a pas manqué de susciter dans les sections et dans la section centrale les habituelles dis-

cussions qu'entraîne toute proposition ayant pour effet d'aller à l'encontre des usages locaux.

Les provinces d'Anvers, de Flandre occidentale, Flandre orientale, Liège, Limbourg et Luxembourg évitent à gauche. Le Hainaut et la province de Namur évitent à droite. Le Brabant est inégal dans ses préférences : Bruxelles évite à droite, Vilvorde à gauche, Hal à droite, Louvain à gauche, Nivelles à droite. et ainsi de suite avec cette particularité que parfois, comme à Louvain, le texte français du règlement impose la gauche et le texte flamand la droite !

La province de Namur, qui évitait à gauche, s'est spontanément décidée, il y a quelques années, à changer de manière pour se mettre d'accord avec la France, exemple qu'on n'a pas manqué de proposer à l'imitation des provinces qui ne veulent de l'unification qu'à la condition de voir les autres parties du pays se rallier à leur système.

L'impossibilité de mettre d'accord les « droitiers et les gauchers » a fait surgir la proposition de laisser toutes choses en l'état ; cette situation n'est pas si intolérable, disaient les partisans de cette proposition, puisqu'on la supporte de temps immémorial.

Leur proposition a néanmoins été rejetée par quatre voix contre deux.

Les partisans de l'évitement à gauche ont fait valoir les raisons suivantes :

1° L'usage existe en ce sens dans six provinces sur neuf ; c'est la règle dominante du pays ;

2° C'est toujours à gauche de leur véhicule que marchent les conducteurs : en évitant à droite, ils se trouvent engagés entre les deux véhicules et risquent de s'écraser ; en prenant à gauche, au contraire, ils sont hors de portée, l'évitement peut dès lors se faire sur un moindre espace, et sur les routes communales qui n'ont généralement que 3 mètres de chaussée, le croisement peut s'opérer sans qu'aucun des deux véhicules doive abandonner complètement la voie pavée ;

3° Les conducteurs montés sont assis à droite du siège ; en évitant à gauche, ils se trouvent donc du côté où les deux véhicules se côtoient et sont à même de mesurer exactement la distance nécessaire à l'évitement ; en évitant à droite, ils agissent sans voir, et si un accident arrive, l'aide du cocher se trouve emprisonné sur son siège ;

4° En Angleterre, le pays classique de l'art de conduire, l'évitement se fait à gauche.

En sens contraire, on dit :

1° Tous les pays voisins évitent à droite : la France, la Hollande, le Grand-Duché, l'Allemagne ;

2° Les cyclistes, qui sont au nombre de 50,000 et pour qui se fait en bonne partie la réglementation, demandent l'évitement à droite ;

3° Le nombre des conducteurs à pied diminue rapidement ; s'ils évitent à droite, ils ne sont nullement exposés, car au moment où ils se trouvent engagés entre les véhicules qui se croisent, ils se tiennent derrière les palon-

niers et peuvent d'autant mieux surveiller leur manœuvre qu'ils passent l'un à côté de l'autre ;

4° L'évitement à droite est consacré par l'usage de la capitale, il convient qu'il prévale dans le pays entier.

C'est l'évitement à gauche qui a finalement été adopté par quatre voix contre deux.

La formule adoptée par la section centrale pour l'article 13 prévoit trois hypothèses : a) un véhicule, etc., en croise un autre, b) il est dépassé, c) il dépasse; elle permet dès lors la suppression des articles 22 du projet n° 2 et 32 du projet n° 1, qui étaient faits en vue de la seconde hypothèse.

ART. 16.

Lorsque les conducteurs de véhicules quelconques ou de bêtes de trait, de charge ou de monture se rencontrent ou se rejoignent, chacun d'eux cède à l'autre la moitié au moins de la chaussée, sauf les exceptions ci-après :

1° Le conducteur d'un véhicule léger évitant un véhicule plus lourd ou pesamment chargé laisse à celui-ci assez de place pour qu'il puisse circuler aisément sur la chaussée ;

2° Le conducteur de bêtes de trait, de charge ou de monture évitant des véhicules quels qu'ils soient laisse à ceux-ci assez de place pour qu'ils puissent circuler aisément sur la chaussée ;

3° Le conducteur d'un véhicule pesamment chargé montant une rampe se range sans abandonner la chaussée.

ART. 17.

Les piétons doivent se ranger pour livrer passage aux véhicules quelconques, bêtes de trait, de charge ou de monture qu'ils rencontrent ou qui les dépassent. De leur côté, les conducteurs sont tenus d'avertir les piétons de leur approche soit au moyen d'appareils sonores, soit par des appels de la voix.

ART. 18.

Les chargements doivent être arrimés de manière à offrir toute garantie pour la sûreté de la circulation publique.

Leur hauteur, leur longueur et leur largeur peuvent être fixées par des règlements locaux, mais elles doivent toujours être telles qu'il n'en résulte sur le parcours ni

Projet n° 2.	Projet n° 1.
Art. 21.	Art. 53.
Art. 25.	
Art. 24.	Art. 59.

obstacle pour la circulation, ni dégradation aux ouvrages d'art, aux plantations et autres dépendances de la voirie.

Projet n° 2.

Projet n° 1.

ART. 19.

• Les chargements, abstraction faite du poids des véhicules, ne peuvent jamais dépasser les maximum déterminés par le tarif suivant :

Art. 25.

Art. 45.

Art. 26.

Art. 48.

Art. 27.

Art. 49.

LARGEUR DES JANTES en centimètres.	VÉHICULES à quatre roues.	VÉHICULES à deux ou trois roues.
De moins de 5	La charge d'un seul cheval.	La charge d'un seul cheval.
— 5 à 10.	5,000 kil.	3,500 kil.
— 11 à 22.	10,000 —	7,000 —

Cependant, du 1^{er} octobre au 30 avril, les députations permanentes pourront, sans préjudice du droit reconnu aux gouverneurs par l'article 22, apporter des restrictions à ce tarif, suivant les régions et d'après les nécessités de la saison, tout en restant dans les limites suivantes :

LARGEUR DES JANTES en centimètres.	VÉHICULES A QUATRE ROUES, voies égales.	VÉHICULES A QUATRE ROUES, voies inégales.	VÉHICULES A DEUX ROUES.	VÉHICULES A TROIS ROUES.
De moins de 5.	La charge d'un seul cheval.	La charge d'un seul cheval	La charge d'un seul cheval.	La charge d'un seul cheval.
— 5.	1,200 kil.	10 p. c. de plus que pour les véhicules à voies égales.	800 kil.	10 p. c. de plus que pour les véhicules à deux roues.
— 6.	1,400 —		900 —	
— 7.	1,600 —		1,100 —	
— 8.	1,900 —		1,500 —	
— 9.	2,200 —		1,500 —	
— 10.	2,700 —		1,800 —	
— 11.	3,500 —		2,200 —	
— 14.	5,000 —		3,500 —	
— 17.	6,600 —		4,400 —	
— 22.	8,500 —		5,600 —	

En toute saison le jaugeage des véhicules se fera sur les roues dont les jantes sont les moins larges.

Le projet n° 2 propose de substituer au tarif basé sur la largeur des jantes l'emploi d'une formule scientifique empruntée aux recherches expérimentales du général d'artillerie Morin, membre de l'Institut, qui a résumé ses études dans un mémoire qu'il présenta, en 1838, à l'Académie des sciences, sous le titre : *Expériences sur le tirage des voitures*. Ce ne serait plus seulement la largeur des jantes qui entrerait en ligne de compte, mais leur surface totale, en tant qu'elles ne soient pas moins larges que 7, ni plus large que 14 centimètres ; le diamètre des roues deviendrait, dès lors, un facteur essentiel dans la détermination du maximum des chargements.

Cette formule n'a pas été admise par la section centrale, pour les motifs suivants :

1° Elle est impraticable ; elle obligerait les cantonniers à faire des opérations infiniment trop compliquées : deux multiplications avec la quantité $2\pi R$, trois additions de quantités géométriques et une multiplication de nombres décimaux. C'est trop leur demander, et le maniement de la jauge et du tarif leur convient infiniment mieux ;

2° Elle n'est pas appropriée au matériel de transport employé dans le commerce et l'industrie, et mettrait hors d'usage tous les camions construits d'après le système des wagons de chemin de fer avec roues sous la plate-forme et les camions plats du genre de ceux des Nations d'Anvers ;

3° Appliquée à des véhicules du format généralement en usage, elle ne donne jamais un taux de chargement correspondant à une fraction usuelle de wagon, ce qui est un défaut capital aujourd'hui que le camionnage a pris la place du gros roulage d'autrefois. Seuls les véhicules construits exprès selon la formule, répondraient aux nécessités de l'industrie des transports ;

4° Quel que soit le mérite de la formule Morin comme formule d'observation appliquée à des véhicules construits d'après un règlement préexistant, elle ne saurait, au moins dans les termes où elle est proposée par le projet n° 2, servir de base à une réglementation, à moins de réglementer en même temps la construction des véhicules et leur mode de chargement.

Voici, pris au hasard, un camion du genre de ceux qui sont généralement employés dans l'industrie : le diamètre des roues de devant est de 0^m.88, celui des roues de derrière de 1^m.39 ; celles-ci ont des jantes de 0^m.14, on a donné la même largeur de jantes aux roues de devant, parce qu'ainsi le veut le tarif de 1839, car, à raison de leur diamètre plus petit, on aurait pu leur donner une jante moins large sans compromettre leur solidité, et c'est ce qu'on ne manquerait pas de faire dans le système du projet n° 2, qui cherche même à favoriser cette construction plus rationnelle.

Supposez donc qu'aux roues de devant de ce camion on ne donne que des jantes de 0^m.07 ; la charge maximum du véhicule sera, d'après la formule Morin, de 6,439 kilogs, dont la moitié répartie sur les roues de devant sera de 3,219 kilogs.

Or, si vous calculez d'après la même formule ce que peut porter un véhicule n'ayant que deux roues en tout, semblables aux deux roues de devant de ce camion, au lieu de 3,219 kilogs, vous trouvez comme maximum

1,548 kilogs seulement, c'est-à-dire moins de la moitié, bien qu'avec un véhicule à deux roues une partie du chargement puisse porter sur le cheval.

A l'inverse, si vous supposez que les jantes de devant soient plus larges que celles des roues de derrière et que vous calculiez le taux de chargement de celles-ci, la contradiction s'accroît encore dans de singulières proportions.

Cet exemple suffit à prouver que, sans vouloir mettre en doute la valeur théorique du système Morin, on peut dire que son exactitude dépendrait dans l'application, d'une condition irréalisable en pratique : c'est que les chargements des voitures à quatre roues soient répartis sur chacun de leurs essieux proportionnellement à la largeur des jantes et au diamètre des roues. Ce serait la réglementation de l'arrimage après la réglementation de la construction.

*
* *

Y a-t-il moyen d'établir par voie réglementaire une rigoureuse proportionnalité, un rapport mathématique entre les chargements et la résistance des routes ?

La section centrale ne le croit pas, par cette raison décisive qu'au point de vue de la résistance, il n'y a pas deux routes identiques : la nature du terrain et son degré de perméabilité, la qualité, la forme ainsi que la dimension des pavés et bordures, la quantité de sable employé et sa qualité, la juxtaposition plus ou moins rigoureuse des pavés, le bombement plus ou moins accentué de la route, sa largeur, son orientation, ses plantations, la continuité plus ou moins grande de son entretien, son niveau relativement aux terres voisines, sont autant de circonstances qui influent sur sa force de résistance.

Et de là vient que parmi les spécialistes autorisés il n'y en ait pas deux qui soient d'accord sur les mesures de préservation à recommander.

Il faut donc renoncer à trouver une formule scientifique et se résoudre à établir un tarif purement empirique, voué d'avance à d'inévitables et parfois justes critiques.

*
* *

Au premier abord, les chiffres proposés pour la saison d'été par le projet n° 1 semblent difficilement acceptables : il n'est pas rationnel, en effet, quand on limite à la charge d'un seul cheval le maximum pour les jantes de moins de 5 centimètres, de permettre brusquement une charge de 5,000 kilos pour les jantes ayant juste 5 centimètres ; il n'est pas davantage rationnel de ne faire aucune différence dans la fixation du maximum pour les jantes de 5 centimètres et celles de 10 centimètres, et de passer sans transition du maximum de 5,000 kilos à celui de 10,000 kilos, suivant qu'il s'agisse de jantes de 10 ou de 11 centimètres.

Mais c'est le cas de rappeler ici ce que disait dans la discussion de la loi

française sur le roulage, M. Magne, ministre des Travaux publics de l'époque :

« ... A côté de la loi écrite se trouve une autre loi plus forte, plus
 » générale, c'est la loi qui dérive de la nature des choses et de l'intérêt per-
 » sonnel. Quelle est cette loi? C'est celle qui veut que la force des roues
 » soit, d'un côté, en proportion avec la largeur des jantes : la largeur des
 » jantes détermine la force des roues, et la force des roues, dont l'excès
 » compromettrait la voiture, détermine nécessairement le poids du charge-
 » ment ; le voiturier se punirait ainsi lui-même de sa contravention. »

Cette appréciation est partagée par la section centrale, sauf une observa-
 tion cependant.

Il est parfaitement exact que la largeur des jantes est garantie par les
 nécessités de la construction quand il s'agit des grandes roues d'un véhicule,
 mais il n'en est pas de même pour les petites roues dont la solidité n'exige
 pas la même largeur de bandage ; aussi est-ce pour ce motif que la section
 centrale, tout en se ralliant au tarif maximum proposé par le projet n° 1, y
 met cette réserve que le jaugeage du véhicule se fera sur les roues dont les
 jantes sont les moins larges.

* * *

Le projet n° 1 propose de diviser l'année sous le rapport des chargements
 en trois périodes. Déjà le tarif actuel divise l'année en deux saisons : la
 saison d'hiver, allant du 20 novembre au 1^{er} mai, et la saison d'été, allant du
 1^{er} mai au 20 novembre. La classification est rigoureuse, mais il convient
 d'ajouter qu'elle est quasi lettre morte, ainsi que le tarif lui-même, dont
 beaucoup d'intéressés ignorent même l'existence.

Rien de moins étonnant que la désuétude où est tombé le tarif actuel avec
 ses divisions rigoureuses des saisons, car il n'est approprié ni aux besoins du
 roulage, ni à ceux de la voirie.

En effet, c'est à partir de novembre surtout que doivent se faire les gros
 chargements : charbons, grains, pulpes, etc., et, d'autre part, il y a de
 novembre à mai des périodes on ne peut meilleures pour la résistance
 des routes, car c'est pendant la gelée et les bises que le roulage est le
 meilleur.

Veut-on un tarif dont on puisse raisonnablement exiger l'application, il
 faut le débarrasser de l'entrave des dates fixes et lui donnerassez d'élasticité
 pour lui permettre de se plier aux conditions climatiques, si inconstantes
 dans notre pays.

C'est dans ce but que la section centrale propose de prendre le tarif d'été
 comme tarif unique, avec faculté pour l'autorité administrative d'y apporter
 des restrictions pendant la mauvaise saison, hormis le cas de dégel qui
 continue à être régi par des règles spéciales.

L'autorité toute désignée pour l'exercice de cette attribution d'ordre pra-
 tique, c'est la Députation permanente, administrant sur place, spécia-

lement initiée aux besoins du réseau vicinal, le plus important comme développement et le plus difficile à entretenir, soucieuse, d'autre part, de la viabilité de la grande voirie dont les routes provinciales constituent une branche importante. D'après le projet de la section centrale, il serait loisible aux Députations permanentes, du 1^{er} octobre au 30 avril, d'abaisser le tarif jusqu'aux poids minimum fixés pour la saison d'hiver dans le tarif du projet n° 1. mais avec une tolérance pour les voitures à voies inégales.

Le projet n° 1 a le tort, d'après la section centrale, de négliger pour la mauvaise saison la distinction que faisait le tarif de 1839, entre les voitures à voies égales et celles à voies inégales. Une des principales causes de destruction des routes c'est que l'effort du roulage porte trop sur les mêmes traces. S'il est vrai que chaque passage d'une roue produit une certaine usure, la route résistera deux fois plus de temps si, au lieu de ne suivre que deux pistes, les roues en suivent quatre ; de là une tolérance parfaitement justifiée pour les voitures à voies inégales.

*
* *

Si, tel qu'il a été arrêté par la section centrale, le tarif des chargements devait inspirer des inquiétudes à ceux que préoccupe plus spécialement l'état de la voirie vicinale, on pourrait le justifier de plus près en rappelant ce passage du mémoire de M. Morin, dont les conclusions vont beaucoup plus loin que les propositions de la section centrale : « On doit encore remarquer, » disait-il, que les expériences précédentes et les conséquences que nous » en tirons sont relatives à des jantes exactement cylindriques et à arrêtes » vives, susceptibles d'agir uniformément sur toute leur largeur, quand » l'homogénéité du terrain le permettait, tandis que les jantes des roues, » quelque larges qu'elles soient, quand on les met en service, deviennent » convexes et arrondies et ne portent plus que sur une petite partie de leur » largeur totale.

» Il en est, à plus forte raison, de même sur le pavé, dont une seule pierre » ou deux au plus se partagent la charge de chaque roue et la trans- » mettent par leur base au sol inférieur, quelle que soit à peu près la » largeur de la bande ; d'où il résulte que la conservation de la route » dépend, dans ce cas, beaucoup plus de la dimension des pavés et de la » solidité du sol sur lequel ils reposent que de la largeur des bandes.

» Il nous semble donc permis de conclure que, sous ce rapport, il ne » convient de donner à la bande une largeur de 0^m.15 et plus que pour les » terrains mous ou très compressibles, mais que pour les routes ordinaires » en bon empierrement il est inutile de la porter au delà de 0^m.10 à 0^m.12, » et que pour les chaussées pavées il est tout à fait inutile d'exiger ces » dernières dimensions. »

Aussi, dans les conclusions de son ouvrage, et à la suite d'expériences poursuivies pendant plusieurs années, le général Morin déclare-t-il :

« ... Sur les chaussées pavées, il n'y a aucun intérêt, ni pour l'industrie

» ni pour l'État, à employer de larges jantes. Il suffit qu'elles aient les
 » dimensions exigées pour la solidité de la voiture ; et sur les routes ordi-
 » naires en empierrement. il est inutile d'employer des largeurs de jante de
 » plus de 10 à 12 centimètres. »

Et M. Arago, chargé de faire rapport à l'Institut sur les travaux de M. Morin, les résume en disant : « Plus les routes deviennent solides, et
 » moins la largeur de la bande a d'influence : elle cesse complètement d'en
 » avoir sur les chaussées pavées. »

Les garanties résultant de la largeur des jantes sont donc en bonne partie illusoires, c'est la *continuité* de l'entretien des routes qui doit surtout assurer leur conservation, et en France, où ont eu lieu les expériences du général Morin « avec des moyens d'exécution illimités », fournis pendant sept ans par le gouvernement, on n'a pas hésité à décréter la liberté absolue du roulage sauf en temps de dégel. On y vit sous ce régime depuis 1851.

ART. 20.

Le transport d'objets indivisibles, dont les poids dépassent ceux déterminés à l'article 19, ou dont les dimensions s'écartent de celles fixées par les règlements locaux, ne peut avoir lieu sans une autorisation du gouverneur de la province.

Les arrêtés d'autorisation mentionnent les mesures à prendre pour assurer la sécurité de la circulation publique, et pour empêcher tout dommage aux chemins, aux ouvrages d'art et aux plantations.

Ces arrêtés stipulent en outre que la réparation des dégradations à résulter éventuellement des transports exceptionnellement autorisés est à charge des transporteurs.

Projet n° 2. | Projet n° 1.

Art. 32. |

L'intervention du gouverneur se justifie par l'urgence qui caractérise généralement ces demandes.

ART. 21.

La vérification du poids des chargements pourra être faite par cubage et comptage d'après un tableau de poids spécifiques arrêtés par le Gouvernement.

Une tolérance de 5 p. c. est admise dans la vérification des poids.

Projet n° 2. | Projet n° 1.

Art. 28. | Art. 52.

Déjà la loi du 24 mars 1841 permettait au Gouvernement de déterminer un autre mode de vérification que celui des ponts à bascule.

L'arrêté royal d'application, du 20 octobre 1868, se borne à statuer que la vérification des chargements pourra être faite par le cubage. Ce mode de vérification est trop imprécis pour être rendu obligatoire, au moins en ce qui concerne les particuliers, et ceux-ci doivent toujours avoir le droit de recourir à d'autres modes de constatation ; mais, quelles que soient les erreurs dont puissent être entachés les tableaux de poids spécifiques, il doit être entendu

qu'aucune contravention ne saurait être relevée contre celui qui s'y est conformé dans la composition de son chargement, alors même que le pesage effectif de celui-ci démontrerait qu'il dépasse les limites du tarif : les erreurs des tableaux spécifiques profitent aux particuliers.

De là, dans le texte de la section centrale, le mot *pourra* substitué à la formule impérative de l'article 52 du projet n° 1. Pour les poids spécifiques, le projet n° 1 se réfère au mode en vigueur dans chaque province, mais l'abrogation des lois sur le roulage entraîne celle des tableaux, il ne peut donc être question de s'y référer.

Au lieu d'un tableau pour chaque province, mieux vaudra un tableau unique avec les quelques variantes que peuvent exiger les circonstances locales de certaines provinces.

ART. 22.

Les gouverneurs ont le droit pendant les jours de dégel :

1° De suspendre la circulation des locomotives routières des machines locomobiles et autres véhicules qui, à raison de leur propre poids, pourraient occasionner des dommages aux voies publiques ;

2° Sauf dans les traverses des agglomérations et sur les voies publiques aboutissant aux stations et aux ports, de réduire le poids des chargements admis à circuler sur les chaussées de toutes catégories de leurs provinces ou de quelques-unes d'entre elles, dans les limites suivantes :

LARGEUR DES JANTS en centimètres.	VEHICULES A QUATRE ROUES, voies égales.	VEHICULES A QUATRE ROUES, voies inégales.	VEHICULES A DEUX ROUES	VEHICULES A TROIS ROUES		
5	600	10 p. c. de plus que pour les véhicules à voies égales.	400	10 p. c. de plus que pour les véhicules à voies égales.		
6						
7						
8						
10	1,000		10 p. c. de plus que pour les véhicules à voies égales.		700	10 p. c. de plus que pour les véhicules à voies égales.
11						
14						
17						
22	1,600	10 p. c. de plus que pour les véhicules à voies égales.		0	10 p. c. de plus que pour les véhicules à voies égales.	

Ils pourront exceptionnellement réduire les poids ci-dessus pour les routes qui, à cause de la nature du terrain ou de la qualité inférieure des matériaux employés, exigeraient des mesures spéciales.

Voir observations sous l'article 24.

Projet n° 2.

Projet n° 1.

Art. 29.

Art 30.

ART. 23.

Les arrêtés des gouverneurs fixent le moment de la fermeture et de l'ouverture des barrières de dégel. Ils sont publiés d'urgence par voie d'affiches et de signaux dans chaque commune; en cas de publication par voie d'affiches, celles-ci sont apposées dans chaque commune et chaque agglomération des communes rurales; elles indiquent expressément les voies routières auxquelles elles ne sont pas applicables.

Voir observations sous l'article 24.

ART. 24.

Les véhicules en marche au moment de la publication, soit par voie d'affiches soit par voie de signaux, peuvent continuer leur route jusqu'au centre de la commune la plus proche.

Projet n° 2.	Projet n° 1.
Art 29.	Art. 73.
	Art. 69.

La fermeture des barrières de dégel n'est efficace que moyennant d'être instantanée; l'ouverture aussi doit en être faite sans une heure de retard, afin de ne pas laisser s'accumuler les transports arriérés. C'est la raison d'être de la compétence absolue donnée aux gouverneurs sur toutes les routes, qu'elles soient gouvernementales, provinciales ou communales; l'urgence de la décision à prendre veut que les gouverneurs soient investis des pouvoirs les plus complets sans avoir à consulter ni les administrations communales, dont dépendent les trois quarts des routes, ni les députations permanentes, qui peuvent ne pas se trouver réunies au moment opportun.

Sous la législation actuelle, ils ne peuvent agir que sur l'initiative des différents ingénieurs des différents services de leur province; désormais, ils n'auront plus à compter avec la filière à laquelle est soumise la correspondance des ingénieurs d'arrondissement: un mot télégraphique suffira pour que les gouverneurs puissent prendre en toute liberté les mesures que la situation comporte.

L'affichage des arrêtés des gouverneurs a toujours été une formalité essentielle, puisque c'est seulement à partir de l'affichage *aux bureaux des barrières* notamment, que commencent la suspension du roulage et l'applicabilité des pénalités prévues par l'arrêté royal du 28 janvier 1852.

Mais depuis la suppression des bureaux de barrière échelonnés sur le passage des rouliers, la publicité par voie d'affiches n'est plus suffisante pour prévenir les erreurs, surtout en une matière où la bonne foi n'est pas une cause de justification.

C'est cependant cette vaine formalité de l'affichage qui empêche souvent la fermeture instantanée des barrières. Il ne suffit pas d'attendre que les cantonniers aient averti leurs ingénieurs de l'état des routes, que ceux-ci

aient envoyé leur avis à l'ingénieur en chef, que celui-ci ait transmis ses propositions au gouverneur, que le gouverneur ait pris son arrêté : il faut encore dépenser le temps nécessaire pour l'impression de plusieurs milliers d'affiches et pour leur envoi par la poste à toutes les communes de la province, sans compter les heures que prennent le dépouillement de l'envoi et sa distribution aux agents chargés de l'affichage.

C'est pendant les quarante-huit heures exigées par tous ces préliminaires que se commettent les plus grands dégâts, et trop souvent il arrive que la fermeture des barrières n'a lieu que lorsque tout le mal est fait.

Pour prévenir ces inconvénients, une province a introduit une innovation que le nouveau règlement devrait favoriser : c'est l'annonce de la fermeture et de l'ouverture des barrières par le moyen de signaux. La formule d'arrêté, toujours la même, est imprimée et distribuée d'avance, la date est laissée en blanc ainsi que la mention de la catégorie de routes auxquelles s'applique l'arrêté : 1° routes gouvernementales, 2° autres routes ; la décision de fermeture ou d'ouverture est annoncée télégraphiquement aux administrations locales, celles-ci complètent les affiches par deux mots d'écriture et, à la réception du télégramme, arborent à la tour principale de la localité un pavillon d'un modèle déterminé et que connaissent tous les rouliers.

Ce mode de publicité, qui est pratiqué dans cette province depuis huit ans déjà, devrait être sanctionné par le règlement, en ce sens que l'arrêté du gouverneur serait exécutoire à partir du moment où le pavillon a été hissé et non plus seulement à partir du moment, ignoré de la plupart, où l'affichage a eu lieu : ce serait en même temps une garantie de promptitude et une sauvegarde pour la bonne foi.

ART. 25.

Sont spécialement chargés de l'exécution du présent règlement :

1° *Les ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées ;*

2° *Les ingénieurs, sous-ingénieurs, commissaires voyers et conducteurs des services techniques provinciaux ;*

3° *Les inspecteurs de la voirie ;*

4° *Les cantonniers et autres agents préposés à la surveillance des voies routières ;*

5° *Les agents préposés à la surveillance et à la manœuvre des ponts ;*

6° *Les employés des accises ;*

7° *La gendarmerie nationale ;*

8° *Les fonctionnaires et agents chargés de la police locale.*

Leurs procès-verbaux feront foi jusqu'à preuve contraire.

Projet n° 2. | Projet n° 1.

Art. 55.

Art. 78.
Art. 81.

Une copie en sera adressée aux contrevenants dans les quarante-huit heures de la constatation des infractions.

Projet n° 2.	Projet n° 1.
--------------	--------------

ART. 26.

En cas d'encombrement, d'accident ou de menace d'accident, ou pour permettre de constater l'accomplissement des conditions prescrites par le présent règlement, les conducteurs de véhicules, d'animaux de trait, de charge ou de monture doivent s'arrêter à toute réquisition d'un agent chargé de l'exécution du présent règlement et portant l'insigne de ses fonctions.

Art. 36.	Art. 16, § 1.
----------	---------------

L'article 36 du projet n° 2 et l'article 16 du projet n° 1 obligent, d'une façon absolue, les conducteurs de véhicules à s'arrêter à toute réquisition de la police, et l'article du projet n° 1 y ajoute l'obligation de donner leurs nom, prénoms, profession et domicile.

Il ne semble pas qu'une obligation aussi absolue puisse être imposée par voie de réglementation à un *piéton* et que son refus d'y satisfaire doive, dans tous les cas, entraîner sa condamnation ; il est douteux, dès lors, qu'elle puisse, avec ce caractère absolu, être appliquée aux conducteurs de véhicules, et l'on comprend qu'elle ait ému le *Touring-Club*, bien qu'elle soit consacrée déjà avec la dernière rigueur par le règlement communal de Bruxelles qui dispose : « Les vélocipédistes doivent s'arrêter à toute réquisition des agents de la police, et satisfaire immédiatement à toute demande de ces agents concernant leurs nom, prénoms, profession et domicile. »

D'après la section centrale, la prescription même mitigée de l'avant-projet n° 2 (art. 36), ne peut se justifier que si elle est nécessaire comme mesure de police, et c'est dans le but de la restreindre dans ces limites que la section centrale ne la maintient que lorsqu'il y a accident, menace d'accident, encombrement ou nécessité de vérifier l'accomplissement des conditions imposées par le présent règlement : mesure de la largeur des jantes, cubage des chargements, etc. Il va de soi que l'arrestation en cas de délit, de mandat d'amener ou d'arrêt et autres cas prévus par le Code d'instruction criminelle, ne doit pas être prévue par le règlement, cette matière est réglée par le droit commun.

ART. 27.

Le conducteur d'un véhicule dont la charge est supérieure aux poids fixés par les articles 19 et 22 du présent règlement pourra être tenu de décharger dans la localité plus prochaine l'excédent de poids qu'il transporte en contravention des dits articles. Faute de le faire, le véhi-

Projet n° 2.	Projet n° 1.
--------------	--------------

Art. 36.	Art. 79.
----------	----------

cule sera retenu aux frais, risques et périls du délinquant ou de ses ayants droit.

Le conducteur d'un véhicule dont la construction ou le chargement ne sont pas conformes soit à l'article 1^{er}, soit à l'arrêté d'autorisation prévu par les articles 2 et 20 pourra être empêché de continuer sa route.

Le tout sans préjudice des peines stipulées par le présent règlement.

Telles sont, Messieurs, les propositions et les observations que l'examen du projet de loi et du projet de règlement a suggérées à la section centrale et que nous avons l'honneur de soumettre à la Chambre.

Le Rapporteur,

JUL. LIEBAERT.

Le Président,

B^{on} GEORGES SNOY.



ANNEXES

ANNEXE N° 1.

Projet de règlement général des voies de terre.

Projet n° 1 présenté par l'Administration des Ponts et Chaussées.

LÉOPOLD II, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Considérant qu'il y a lieu de simplifier, d'atténuer autant que possible et de coordonner toutes les prescriptions régissant ce qui incombe particulièrement à l'État dans la police du roulage;

Vu la loi concernant cette police;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

La police du roulage sur les voies de terre est régie par les dispositions suivantes :

TITRE PREMIER.

RÈGLES CONCERNANT LES VÉHICULES, LES VÉLOCIPÈDES, LES ATTELAGES, LES CONDUCTEURS, LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT.

CHAPITRE PREMIER.

RÈGLES IMPOSÉES AUX VÉHICULES DE TOUS GENRES ET AUX VÉLOCIPÈDES.

ARTICLE PREMIER. Tout véhicule et tout vélocipède circulant sur les voies de terre doit être construit et entretenu dans des conditions telles, que la sûreté de la circulation publique n'en reçoive aucune atteinte.

ART. 2. Les roues des véhicules ordinaires doivent avoir des essieux dont chaque extrémité ne dépasse pas de plus de 0^m.20 le plan vertical de la circonférence extérieure.

La longueur totale des essieux ne peut dépasser 2^m.30.

ART. 3. Les bandes des roues, mentionnées à l'article 2, sont plates et continues ; les clous ou boulons d'attache ne peuvent faire aucune saillie.

S'il arrive qu'une bande soit formée de plusieurs cercles, ceux-ci doivent être bien juxtaposés.

ART. 4. La largeur de ces bandes dépend de l'importance du chargement conformément aux tableaux insérés aux articles 49 et 30.

La tolérance sur la largeur des bandes des roues des véhicules ordinaires en service ne peut pas dépasser 0^m.01 pour les jantes ayant 0^m.14 et plus, et 0^m.005 pour les jantes ayant moins de 0^m.14.

ART. 5. Tout vélocipède, tout véhicule servant au transport de marchandises, au transport en commun, tout véhicule de louage, doit être muni d'un frein.

ART. 6. Une plaque métallique, indiquant les prénoms (initiales), nom et domicile du roulier ou du propriétaire, en caractères peints, gravés ou poinçonnés, bien lisibles, doit être fixée, d'une manière bien apparente, au côté gauche du véhicule servant au transport de marchandises, du véhicule servant au transport en commun et de la charrette à chiens, en avant du premier essieu, à une hauteur ne dépassant pas celle de l'homme.

ART. 7. Ne sont pas soumis aux prescriptions de l'article 3, les véhicules employés à l'agriculture, à l'exception des locomotives routières et des voitures automobiles, à vapeur ou à moteur mécanique, et du train des premières, quand ils effectuent un transport du champ à la ferme et inversement.

ART. 8. La longueur totale des essieux et accessoires des locomotives routières et des voitures automobiles ne peut dépasser 2^m.30.

ART. 9. Les plaques armant les bandes des roues des locomotives routières et des voitures automobiles ne peuvent avoir une épaisseur supérieure à 0^m.018, à moins d'une autorisation spéciale émanant de l'autorité supérieure.

ART. 10. Tout vélocipède doit être muni d'une plaque attachée d'une manière apparente et portant, en caractères bien lisibles, ou le numéro réglementaire de l'appareil ou, à défaut de ce numéro, le nom du propriétaire.

CHAPITRE II.

RÈGLES RELATIVES AUX VÉHICULES ET AUX VÉLOCIPÈDES EN MARCHÉ.

SECTION PREMIÈRE.

PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES CONDUCTEURS ET LES ATTELAGES.

ART. 11. Chaque véhicule ordinaire doit avoir un conducteur auquel est adjoint un aide, quand le nombre des bêtes de trait est supérieur à cinq.

ART. 12. L'attelage doit être disposé de telle sorte que les chevaux ou

autres bêtes de trait puissent, en tout temps, être aisément maîtres du véhicule.

ART. 13. Il ne peut être attelé plus de huit chevaux ou autres bêtes de trait, sauf le cas du transport d'un objet indivisible, pour lequel stipulent les articles 63, 64 et 65.

Il ne peut y avoir plus de quatre chevaux ou bêtes en file ni plus de trois de front.

ART. 14. La largeur occupée par les palonniers ne peut, en aucun cas, dépasser 2^m.50.

ART. 15. Les conducteurs des locomotives routières, au nombre de deux au moins, et ceux des voitures automobiles doivent avoir l'âge de vingt et un ans accomplis.

ART. 16. Les conducteurs d'un véhicule quelconque ainsi que les vélocipédistes doivent s'arrêter à toute réquisition d'un agent chargé de l'exécution du présent règlement et satisfaire immédiatement à toute demande du dit agent, concernant leurs nom, prénoms, profession et domicile.

SECTION II.

PRESCRIPTION CONCERNANT LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT DES VÉHICULES, DES VÉLOCIPÈDES ET DES ANIMAUX.

ART. 17. Les véhicules ne peuvent être rattachés les uns aux autres et trainés à la suite, à moins qu'il ne s'agisse de chariots remorqués par des locomotives routières.

En ce dernier cas, le nombre de ces chariots ne peut jamais être supérieur à deux.

ART. 18. Il est interdit absolument de grouper les véhicules en largeur.

ART. 19. Les véhicules cheminant à la suite les uns des autres en groupes ou convois, doivent, sauf les exceptions dûment autorisées, être formés en séries de trois au plus, une distance de 20 mètres au moins étant laissée d'une série à l'autre.

ART. 20. Il est interdit, sauf exceptions dûment autorisées, de laisser un véhicule, attelé ou non, en stationnement sur la voie publique. Un véhicule, obligé de stationner, doit laisser libre la plus grande largeur possible de la voie.

ART. 21. De même, le stationnement prolongé et le pacage des animaux sur les accotements, les talus et dans les fossés des voies routières sont rigoureusement interdits.

ART. 22. En aucun cas, véhicules, vélocipèdes et animaux ne peuvent stationner sur une voie ferrée servant à des trains ou à des véhicules de tramway non déraillables.

ART. 23. Les véhicules de tramway déraillables sont assimilés aux véhicules ordinaires. Ces derniers, ainsi que les vélocipèdes, ne peuvent occuper la voie ferrée à l'approche d'un tram, à moins d'une absolue nécessité.

ART. 24. En marche, tout vélocipède, tout véhicule servant au transport

de marchandises, au transport en commun, tout véhicule de louage doit être muni d'un frein suffisant pour qu'il puisse être arrêté sur une pente d'une inclinaison égale au moins à 3 p. c. à l'aide de ce frein serré à fond.

ART. 25. L'usage du même frein est obligatoire pour le vélocipède et les véhicules désignés à l'article 24 sur toute pente de 3 p. c. au moins, de telle sorte que les mouvements du vélocipède ou du véhicule soient suffisamment commandés.

ART. 26. Tout véhicule, arrêté sur une pente d'une inclinaison au moins égale à 3 p. c., doit avoir le frein serré à fond.

ART. 27. Le frein doit être serré avant que le conducteur puisse s'éloigner du véhicule.

ART. 28. Aucun véhicule, aucun vélocipède ne peut recevoir une vitesse dangereuse pour la circulation publique.

Dans la foule, les véhicules, les vélocipèdes et les animaux s'avancent au même pas que celui d'un homme, et marchent à la file ; les conducteurs et les vélocipédistes sont soumis à toutes les prescriptions des agents chargés de la police.

ART. 29. Le ralentissement de la marche de tout véhicule, de tout vélocipède quelconque et de tout animal est obligatoire dans les tournants et les croisements.

ART. 30. Les véhicules non suspendus, lorsqu'ils sont chargés, doivent partout avoir l'allure du pas d'homme.

ART. 31. Quand deux véhicules ou deux vélocipèdes, marchant en sens contraire, se rencontrent, chacun d'eux évitera à droite.

ART. 32. Tout véhicule, tout vélocipède ayant une allure régulière plus rapide que celle d'un autre, peut devancer ce dernier, qui doit au besoin lui faire place sur la chaussée, vers la droite.

ART. 33. Deux véhicules, ou deux vélocipèdes qui se rejoignent, cèdent chacun la moitié au moins de la chaussée, sauf les exceptions ci-après :

1° Le vélocipède s'écarte autant qu'il le peut dès que la distance le séparant soit d'un véhicule soit d'un autre vélocipède atteint 20 mètres ;

2° Les charrettes attelées de chiens, tous véhicules légers et tous vélocipèdes, évitant un véhicule lourd ou pesamment chargé, laissent à celui-ci assez de place pour qu'il puisse continuer à circuler aisément sur la chaussée ;

3° Un véhicule lourdement chargé, montant une rampe, n'abandonne pas la chaussée ; au besoin, il en cède la partie qu'il peut.

ART. 34. Une locomotive routière, croisant des véhicules attelés ou se trouvant près d'être devancée par eux, doit s'arrêter à 20 mètres de distance du point de rencontre jusqu'à ce que la locomotive et le train remorqué soient complètement dépassés. Pendant tout ce temps, le bruit et la fumée doivent cesser.

ART. 35. Une locomotive routière devançant des véhicules attelés, les conducteurs de ceux-ci doivent s'arrêter dès qu'ils voient la locomotive à une distance de 20 mètres. Ils se tiennent à la tête des attelages jusqu'à ce que le convoi soit entièrement passé.

ART. 36. La vitesse de marche des locomotives routières et des voitures

automobiles ne peut jamais être supérieure à 30 kilomètres à l'heure, à moins d'autorisation spéciale.

ART. 37. Cette vitesse est réduite, dans les traverses et les agglomérations, conformément aux ordonnances de police.

Par dérogation à l'article 35, au passage des traverses et agglomérations, il est formellement interdit aux locomotives de devancer d'autres véhicules.

ART. 38. En tous lieux, le bruit et la fumée des locomotives routières et des voitures automobiles doivent être réduits au strict minimum.

ART. 39. Tout stationnement, en dehors de celui prescrit par l'article 34, est interdit sur les routes et leurs dépendances aux locomotives routières et aux voitures automobiles, même pour l'alimentation de ces machines.

ART. 40. La circulation des locomotives routières et des voitures automobiles peut être interdite sans qu'il puisse résulter de ce chef aucune indemnité pour les propriétaires de ces machines.

ART. 41. Aucun véhicule ne peut s'engager, sans nécessité, sur un accotement détrempe. En aucun cas, il n'est permis à un véhicule de parcourir un accotement en pente, dans le but de remplacer l'action du frein ou d'y suppléer.

ART. 42. Notre Ministre des Travaux publics ou le Gouverneur de la province, suivant que la voirie ressortit à l'État ou à la province et aux communes, désigne, au besoin, sur la proposition du service technique compétent, un accotement spécial pour servir à la circulation des vélocipèdes.

ART. 43. Tout véhicule doit être muni, depuis une demi-heure après le coucher du soleil jusqu'à une demi-heure avant le lever du soleil, de deux lanternes fortement éclairées, garnies de verres incolores et transparents, placées de chaque côté, à l'avant.

ART. 44. Tout vélocipède doit être muni d'une lanterne du genre de celles décrites à l'article 43 et placée en avant, à la hauteur au moins du moyeu de devant.

TITRE II.

RÈGLES RELATIVES AUX CHARGEMENTS.

CHAPITRE PREMIER.

CHARGEMENTS.

SECTION PREMIÈRE.

DÉFINITION ET POIDS.

ART. 45. Les chargements, abstraction faite du poids du véhicule, sont seuls réglementés.

ART. 46. Toutefois, les poids de toutes les locomotives routières et des voitures automobiles, comme les dispositions de ces machines, sont subordonnés aux autorisations de Notre Ministre des Travaux publics.

ART. 47. Si les véhicules, remorqués par les locomotives routières, ne sont pas ordinaires, les poids et les dispositions des dits véhicules sont également soumis aux autorisations de Notre Ministre des Travaux publics.

ART. 48. Sous le rapport des chargements nets visés à l'article 45, l'année est divisée en trois périodes, savoir :

La saison d'été, s'étendant du 1^{er} mai au 30 septembre ;

La saison transitoire, allant du 1^{er} octobre au 20 novembre ;

La saison d'hiver, commençant le 21 novembre et se terminant le 30 avril.

ART. 49. Le tarif général des chargements définis à l'article 45 est établi comme suit en kilogrammes, selon les saisons fixées à l'article 48 :

JANTES		VÉHICULES A QUATRE ROUES EN SAISON			VÉHICULES A DEUX OU TROIS ROUES EN SAISON		
DITES	LARGES DE	d'été.	transitoire.	d'hiver.	d'été.	transitoire.	d'hiver.
Étroites.	Moins de 0 ^m .03	La charge d'un seul cheval.			La charge d'un seul cheval.		
	0 ^m .05	5,000 kilog.	1,500 kilog.	1,200 kilog.	5,500 kilog.	1,000 kilog.	800 kilog.
	0 ^m .06		1,700 —	1,400 —		1,100 —	900 —
	0 ^m .07		2,000 —	1,600 —		1,500 —	1,100 —
	0 ^m .08		2,400 —	1,900 —		1,600 —	1,500 —
	0 ^m .09		2,800 —	2,200 —		1,800 —	1,500 —
	0 ^m .10		3,100 —	2,700 —		2,200 —	1,800 —
Larges.	0 ^m .11		10,000 kilog.	4,000 kilog.		3,500 kilog.	7,000 kilog.
	0 ^m .14	5,800 —		5,000 —	3,900 —	3,300 —	
	0 ^m .17	8,500 —		6,600 —	5,500 —	4,400 —	
	0 ^m .22	10,000 —		8,500 —	7,000 —	5,800 —	

ART. 50. Les chargements, admis en cas de fermeture des barrières de dégel (*voir* titre IV), sont égaux à la moitié ou à peu près la moitié de ceux prescrits à l'article 49, en saison d'hiver.

Pendant cette fermeture, aucun chargement ne pourra circuler sur des véhicules ayant des jantes de moins de 0^m.05 de largeur.

En conséquence, le tarif des chargements en cas de fermeture des barrières de dégel, est établi comme suit, en kilogrammes :

JANTES		VÉHICULES	VÉHICULES
dites	larges de	à quatre roues.	à deux ou trois roues.
Étroites	0 ^m .05	600 kilog.	400 kilog.
—	0 ^m .06	700 —	450 —
—	0 ^m .07	800 —	550 —
—	0 ^m .08	950 —	650 —
—	0 ^m .09	1,100 —	750 —
—	0 ^m .10	1,350 —	850 —
Larges	0 ^m .11	1,650 kilog.	1,000 kilog.
—	0 ^m .14	2,500 —	1,650 —
—	0 ^m .17	3,300 —	2,150 —
—	0 ^m .22	4,250 —	2,700 —

SECTION II.

EXCEPTIONS ET TOLÉRANCES CONCERNANT LE POIDS DES CHARGEMENTS.

ART. 51. En ce qui concerne les routes ou sections de routes qui ne sont pas en état de supporter les chargements des tarifs insérés aux articles 49 et 50, les Gouverneurs des provinces peuvent ordonner la diminution de ces chargements, les ingénieurs entendus, mais ces ordonnances sont restreintes dans les limites strictement nécessaires.

ART. 52. La vérification des chargements, indiqués en kilogrammes aux tarifs des articles 49 et 50, se fait, d'après le mode en vigueur dans chaque province, pour tous les véhicules.

ART. 53. Sont seules exemptes de cette vérification les voitures attelées d'un seul cheval.

Néanmoins, même en ce cas, la vérification reste obligatoire pendant la fermeture des barrières de dégel.

ART. 54. Une tolérance est admise lors de la constatation, faite d'après les prescriptions de l'article 52, des poids indiqués à l'article 49 : cette tolérance est, pour les véhicules à jantes larges, de 300 kilogrammes, s'ils ont quatre roues, et de 200 kilogrammes, s'ils n'en ont que deux ou trois. Pour les véhicules à jantes étroites, la tolérance est réduite à 150 kilogrammes, dans le cas de quatre roues, et à 100 kilogrammes, dans celui de deux ou trois roues.

ART. 55. Aucune tolérance n'est admise pendant la fermeture des barrières de dégel.

Il ne peut y avoir non plus de tolérance, en ce qui concerne les chargements exceptionnellement autorisés par les Gouverneurs, en vertu de l'article 51.

CHAPITRE II.

CIRCULATION DES CHARGEMENTS.

SECTION PREMIÈRE.

INTERDICTIONS ET AUTORISATIONS SPÉCIALES RELATIVES AUX CHARGEMENTS ET A LA CIRCULATION EN GÉNÉRAL.

ART. 56. Dans toutes les saisons et pour tous les véhicules, il est interdit de faire circuler sur les ponts, passerelles et autres ouvrages d'art, ainsi que sur certaines sections de routes soumises temporairement à un régime d'exception, des chargements dépassant les poids indiqués en kilogrammes sur les ouvrages eux-mêmes ou sur les poteaux destinés à recevoir ces indications.

ART. 57. Les exceptions aux interdictions résultant de l'article 56 sont autorisées par Notre Ministre des Travaux publics ou par le Gouverneur de la province, suivant que la voirie ressortit à l'État ou à la province et aux communes.

ART. 58. Suivant les mêmes distinctions, Notre Ministre des Travaux publics ou le Gouverneur de la province peut, en cas de besoin, régler la circulation sur les ponts, passerelles et autres ouvrages d'art. La publication des arrêtés a lieu par voie d'affiches apposées aux ponts, passerelles, ouvrages d'art ou poteaux à ce spécialement destinés.

SECTION II.

DIMENSIONS DES CHARGEMENTS ET PRÉCAUTIONS Y RELATIVES.

ART. 59. La largeur des chargements ne peut dépasser 2^m.50, sauf les exceptions visées à l'article 61.

ART. 60. Les chargements doivent être arrimés de telle sorte qu'il en résulte toute garantie pour la sûreté de la circulation publique.

ART. 61. La largeur de 2^m.50 prescrite à l'article 59 peut être dépassée pour les chargements des véhicules employés à l'agriculture, à l'exception des locomotives routières, des voitures automobiles et du train des premières, lorsque ces véhicules effectuent des transports du champ à la ferme ou inversement.

ART. 62. Dans tous les cas, pour tous les véhicules sans exception, la longueur, la largeur et la hauteur des chargements doivent être telles qu'il n'en résulte, sur le parcours, ni embarras pour la circulation ni dégradation pour les ouvrages d'art et autres dépendances de la voirie.

TITRE III.

RÈGLES CONCERNANT LA CIRCULATION DES OBJETS INDIVISIBLES.

ART. 63. Les objets indivisibles ont des poids dépassant ceux fixés aux articles 49 et 50, ou des dimensions ne permettant pas que les règles fixées aux articles 59, 60, 61 et 62 soient observées.

ART. 64. La circulation des objets indivisibles doit être autorisée dans chaque cas.

ART. 65. Les autorisations de ce genre sont délivrées par le Gouverneur de la province, lequel statuera d'après l'avis des ingénieurs, en imposant telles conditions que de droit pour la conservation de la voie et de la circulation publiques.

TITRE IV.

RÈGLES RELATIVES A LA FERMETURE ET A L'OUVERTURE DES BARRIÈRES DE DÉGEL.

CHAPITRE PREMIER.

PRESCRIPTIONS SPÉCIALES RELATIVES A LA CIRCULATION DES VÉHICULES PENDANT LE DÉGEL.

SECTION PREMIÈRE.

INTERDICTION DE LA CIRCULATION DES VÉHICULES PENDANT LE DÉGEL.

ART. 66. Les Gouverneurs des provinces ont le droit de suspendre temporairement la circulation des véhicules pendant les jours de dégel, dès que et aussi longtemps qu'il en peut résulter des dommages pour la voie publique.

ART. 67. Les arrêtés, pris en vertu de l'article 66, doivent viser les avis des ingénieurs chefs de service, qui sont obligés de prévenir les Gouverneurs, par exprès, aussitôt que le dégel s'est assez accentué pour que la circulation des véhicules doive être interrompue.

ART. 68. Dès que les arrêtés des Gouverneurs sont publiés, notamment par voie d'affiches, les véhicules se trouvant en ce moment dans une ville, un bourg, un village, ne peuvent plus quitter la localité.

ART. 69. Les véhicules en marche au moment de la publication ou de l'affichage des arrêtés, peuvent continuer leur route jusqu'à la ville ou au village les plus proches. Ils y restent jusqu'au moment de l'ouverture des barrières de dégel.

SECTION II.

EXCEPTIONS AUX INTERDICTIONS DE CIRCULATION DES VÉHICULES.

ART. 70. Exceptionnellement, sont admis à circuler sur les routes pendant la fermeture des barrières de dégel :

1° Les véhicules, suspendus sur ressorts, faisant le service des postes et des voyageurs ;

2° Les véhicules non chargés, sauf les locomotives routières et les voitures automobiles dont les poids et les dispositions sont subordonnés aux autorisations mentionnées à l'article 46, lesquelles doivent renfermer des clauses concernant la période de la fermeture des barrières de dégel.

SECTION III.

CHARGEMENTS.

ART. 71. Outre les exceptions stipulées à l'article 70, jouissent encore de la faculté de circuler en tout temps :

1° Les véhicules de l'armée et des places de guerre, pourvu qu'ils soient accompagnés d'une autorisation en due forme délivrée par le Gouverneur civil et indiquant le poids du chargement admis conformément aux avis des ingénieurs ;

2° Les chargements mentionnés à l'article 50, modifiés, s'il y a lieu, conformément aux ordonnances délivrées en vertu de l'article 54.

CHAPITRE II.

PRESCRIPTIONS SPÉCIALES RELATIVES A LA CIRCULATION DES VÉHICULES
IMMÉDIATEMENT APRÈS LE DÉGEL.

ART. 72. Les Gouverneurs, sur la proposition des ingénieurs chefs de service, donnent l'ordre d'ouvrir les barrières de dégel.

ART. 73. Le jour fixé pour l'ouverture des barrières de dégel et le lendemain, les véhicules ne peuvent quitter les localités où ils étaient arrêtés que deux à la fois et aux intervalles prescrits, le cas échéant, par le service.

L'ordre à suivre pour le départ correspond à celui de l'arrivée de chaque véhicule.

ART. 74. Les autorités locales sont chargées, sous le contrôle de l'administration supérieure, d'assurer l'exécution des prescriptions de l'article 73.

CHAPITRE III.

PRESCRIPTIONS D'ORDRE GÉNÉRAL.

ART. 75. Les arrêtés des Gouverneurs, pris en vertu des articles 66 et 72, stipulent expressément les voies routières auxquelles ils s'appliquent.

A cet égard, celles-ci peuvent être soumises, suivant les cas, à des régimes différents dans la même province.

ART. 76. La circulation reste libre, même en temps de dégel, sur toutes les parties des voies routières susceptibles d'être soumises à un tel régime et notamment dans les traverses des agglomérations et sur les voies publiques aboutissant aux stations et aux ports.

TITRE V.

PÉNALITÉS, MESURES D'OFFICE, NOTAMMENT DÉCHARGEMENT DE LA SURCHARGE,
PROCÈS-VERBAUX.

ART. 76. Toute infraction au présent règlement et aux règlements particuliers qui le complètent, tout refus d'obtempérer à un ordre réglementaire

donné par un des agents mentionnés à l'article 78 sont punis des peines comminées par la loi du sur le roulage.

ART. 78. Sont spécialement chargés de l'exécution du présent règlement et des règlements particuliers :

1° Les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, chargés du service des routes ;

2° Les commissaires d'arrondissement, les ingénieurs, sous-ingénieurs, conducteurs et agents des services techniques provinciaux ainsi que les employés des accises ;

3° Les cantonniers des routes et tous autres agents préposés à la surveillance et à la manœuvre des ponts ;

4° La gendarmerie nationale ;

5° Les fonctionnaires chargés de la police communale des localités traversées par les voies routières.

ART. 79. Indépendamment des peines comminées par l'article 77 du présent règlement et par la loi du sur la police du roulage, tout véhicule doit être déchargé immédiatement de la surcharge qu'il porte en contravention avec les articles 49, 50 et 51, faute de quoi il y est procédé d'office aux frais du délinquant ou de ses ayants droit.

ART. 80. Lorsqu'un véhicule se trouve placé de manière que la circulation publique soit suspendue ou seulement gênée, l'ingénieur chef de service, et, en cas d'urgence, tout fonctionnaire préposé à la surveillance de la voie routière, est autorisé à prescrire les mesures nécessaires, y compris celles qui ne sont pas prévues par le présent règlement.

Les ordres donnés doivent être exécutés immédiatement par ceux qui sont préposés à la conduite des véhicules, faute de quoi il y sera pourvu d'office aux frais des délinquants ou de leurs ayants droit.

ART. 81. Tout procès-verbal portant une contravention au présent règlement et aux règlements particuliers est, dans les quarante-huit heures de la constatation de l'infraction, affirmé par le rédacteur devant le juge de paix ou le bourgmestre de la commune dans laquelle réside l'auteur du procès-verbal ou dans laquelle l'infraction a été commise.

Les contraventions peuvent également être établies par toutes autres voies de droit, témoins compris.

ART. 82. Les administrations communales, la gendarmerie et toutes personnes revêtues d'une autorité publique, doivent, si elles en sont requises, prêter main-forte pour l'exécution du présent règlement et des règlements particuliers.

ART. 83. Il peut être appelé à l'ingénieur chef de service compétent, des décisions des fonctionnaires ou agents préposés à la surveillance des voies routières ainsi qu'à l'autorité supérieure compétente des décisions de cet ingénieur chef de service, sans préjudice toutefois de l'exécution immédiate, s'il y a urgence.

ART. 84. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} mai 1897 :

Sont abrogés tous règlements antérieurs sur la police du roulage.



A M. le Président de la section centrale, chargée de l'examen du projet de loi sur la police du roulage, à Bruxelles.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Le 21 mai dernier, j'ai eu l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre un projet de loi portant révision de la législation sur la police du roulage.

L'avant-projet de règlement général qui s'y trouvait annexé était destiné à permettre aux Chambres législatives d'apprécier l'usage qui serait fait du pouvoir de délégation attribué au Gouvernement par l'article premier du projet de loi. Mais, à cette époque, l'instruction à laquelle il avait été soumis n'était pas terminée. Les avis des administrations provinciales et des services voyers n'étaient pas tous parvenus à mon Département. Il était d'autant plus utile cependant de les consulter que la police du roulage s'applique non pas seulement aux routes de l'État, mais encore à la voirie provinciale, à la voirie urbaine et à la voirie vicinale, qui échappent toutes trois à la compétence du service des routes de l'État.

Or, la voirie vicinale à elle seule comprend plus de 25,000 kilomètres de chemins améliorés et 55,000 kilomètres de chemins non améliorés, tandis que l'État ne possède qu'environ 7,500 kilomètres de routes.

Les observations présentées par l'administration centrale de la voirie vicinale et par les services voyers provinciaux ont démontré la nécessité d'apporter au projet primitif de règlement des modifications telles que le texte du projet de loi lui-même doit recevoir certains amendements.

Ce sont ces amendements que j'ai eu l'honneur de communiquer aux réunions des sections et dont je vais vous transcrire ici le libellé en y ajoutant leur justification sommaire.

Et d'abord, afin de donner une sanction aux prescriptions réglementaires qui fixent un maximum de chargement, il importe d'armer les agents chargés de la constatation des infractions, du droit de faire enlever l'excédent de poids constaté. On a fait remarquer avec fondement que ce pouvoir, outre qu'il est de nature à engager les voituriers à ne pas enfreindre le règlement, aura pour effet d'empêcher les dégradations aux voies routières, dégradations que la police du roulage a principalement pour but de prévenir.

Il conviendrait, d'autre part, que les agents chargés de veiller à l'exécution des règlements puissent constater les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire. Il en est, du reste, ainsi sous l'empire de la législation actuelle. Or, les dispositions relatives à un tel objet doivent

trouver leur place dans la loi même et non simplement dans l'arrêté royal. Je propose, en conséquence, de compléter le projet de loi par une disposition nouvelle ainsi conçue, qui serait intercalée entre les articles 4 et 5 :

« Les fonctionnaires et agents délégués par le Gouvernement pour surveiller l'exécution des règlements édictés en vertu de la présente loi constateront les infractions à ces règlements par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

» Une copie de ces procès-verbaux sera adressée aux contrevenants dans les quarante-huit heures de la constatation des infractions.

» En cas d'infraction aux dispositions des règlements qui imposent aux véhicules un maximum de chargement, les fonctionnaires et agents précités, ainsi que tous officiers de police judiciaire pourront obliger les conducteurs à décharger leurs véhicules de l'excédent de poids constaté.

» En cas de refus de la part d'un conducteur, le véhicule sera retenu aux frais, risques et périls du délinquant ou de ses ayants cause. »

Je viens de dire que la police du roulage a pour objet principal d'assurer la conservation des routes. Elle ne saurait se désintéresser, d'autre part, de la facilité et de la sûreté de la circulation publique. Les deux points de vue se touchent parfois si intimement qu'ils doivent nécessairement être confondus dans la réglementation du roulage.

Cette matière est actuellement réglée, mais d'une manière insuffisante, par les dispositions du 1^o et du 2^o de l'article 557 du Code pénal et par les règlements des autorités locales pris en exécution de la loi du 17-24 août 1790. Par le fait qu'elles seraient contraires aux prescriptions de la loi et à celles à prendre en vertu de l'article premier de la loi, les dispositions précitées du Code pénal seraient de plein droit abrogées. Il en serait de même des dispositions des règlements communaux qui seraient en opposition avec celles des règlements communaux, conformément à l'article 78 de la loi communale. Afin de prévenir toute difficulté d'interprétation et de préciser l'étendue du pouvoir réglementaire du Roi, j'estime qu'il y a lieu de libeller comme suit l'alinéa premier de l'article premier du projet de loi :

« La police du roulage s'applique aux véhicules de tout genre, y compris les vélocipèdes; elle est réglementée, d'une manière générale, par le Roi, tant au point de vue de la conservation des routes qu'au point de vue de la sécurité et de la facilité de la circulation. »

Il est entendu qu'il n'est rien préjudicié au droit qui appartient aux autorités locales de prendre des mesures de police dans l'intérêt de la sécurité publique et qu'indépendamment des prescriptions générales de la police du roulage, les autorités compétentes conservent le droit d'édicter des règlements de police spéciaux, par application des lois du 12 avril 1855, sur la police des chemins de fer, du 24 juin 1885, sur les chemins de fer vicinaux, du 11 juillet 1875, sur les tramways, et du 14 juillet 1895 sur les services des transports en commun par terre.

Les autres amendements touchent à quelques points de rédaction. Je propose, à l'article premier, deuxième alinéa, de remplacer les mots « chemins vicinaux et ceux dont les concessions ressortissent aux communes » par

ceux-ci : « voirie communale et les chemins dont les concessions rattachent aux communes ». En effet, il n'y a pas que les chemins vicinaux qui tombent sous l'action de la police du roulage. Il faut y comprendre aussi toute la voirie urbaine, en un mot, tout ce qui est voirie communale.

Au 2° de l'article 2, il convient de substituer le mot « infractions » au mot « contraventions », et au deuxième alinéa de l'article 4, c'est l'article 2 qui doit être visé et non l'article 3, cité par erreur.

Quant à l'avant-projet de règlement général annexé, à titre de spécimen, au projet de loi, les services voyers provinciaux ont proposé d'y apporter diverses modifications, ajoutées et suppressions. Leurs propositions, examinées par l'administration centrale de la voirie, ont donné lieu à un remaniement du règlement primitif. Le résultat de ce travail de révision est consigné dans le document ci-joint, formulé en 40 articles au lieu de 84, et que je vous serais obligé, Monsieur le Président, de reproduire avec le texte de la présente dépêche, à la suite du rapport de la section centrale.

S'il reprend, sous une forme et dans un ordre différents, un certain nombre des prescriptions du premier avant-projet, il s'en écarte cependant sur plusieurs points importants, d'une manière appréciable : tel est le cas, notamment, pour les dispositions relatives aux freins, aux locomotives routières, à l'utilisation des accotements par les véhicules de tout genre, à la limitation des périodes d'été et d'hiver, à la plaque métallique, etc.

La divergence de vues s'accuse particulièrement en ce qui concerne le tarif des chargements, d'importance essentielle, pour la conservation des chaussées : tandis que les poids inscrits au tableau inséré aux articles 49 et 50 du projet primitif varient uniquement d'après la largeur des jantes, la règle dont le nouveau projet propose l'adoption tient compte non seulement de cette dimension mais aussi du rayon des roues et proportionne le poids des chargements à la surface totale des jantes.

Il n'entre pas dans mes intentions de me prononcer dès à présent sur les diverses propositions d'ordre administratif qui me sont soumises. J'ai cru néanmoins intéressant de les communiquer à la Chambre, en vue de l'éclairer sur l'état de la question, et en me réservant, d'ailleurs, de prendre ultérieurement telle décision qui me paraîtra sauvegarder le mieux les intérêts en présence, après avoir examiné les observations qui pourraient être présentées.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics,

(S.) LÉON DE BRUYN.

Projet n° 2 présenté par l'Administration de la voirie vicinale.

Règlement général sur la police du roulage.

LÉOPOLD II, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du _____, portant revision de la législation sur la police du roulage ;

Considérant qu'il importe d'apporter le plus d'uniformité possible dans les règles de police applicables au roulage sur les voies de communication quelconques appartenant indistinctement à l'État, aux provinces ou aux communes ;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons : -

La police du roulage est régie par les dispositions générales qui suivent, indépendamment des mesures prises par les autorités locales en vertu de leur droit de police de la sécurité publique, et sans préjudice des règlements de police portés en vertu des lois concernant la police des chemins de fer, les chemins de fer vicinaux, les tramways et les services de transport en commun par terre.

CHAPITRE PREMIER.

VÉHICULES ET ATTELAGES.

ARTICLE PREMIER. Les véhicules circulant sur les voies de terre doivent satisfaire aux conditions générales suivantes :

a) La largeur totale d'un véhicule, y compris les accessoires, ne peut dépasser 2^m.50.

Les extrémités des moyeux et essieux des roues ne peuvent faire saillie de plus de 15 centimètres sur le plan de la face extérieure de la jante.

b) Le bandage métallique des roues des véhicules ordinaires doit avoir une surface cylindrique, unie et continue ; les clous, rivets ou boulons d'attache n'y peuvent faire aucune saillie. Si le bandage est formé de plusieurs cercles, ceux-ci doivent être parfaitement juxtaposés.

c) Dans les provinces, parties de province ou dans les communes où la nécessité en sera reconnue, des ordonnances émanant respectivement soit des conseils provinciaux, soit des conseils communaux, indiqueront les catégories de véhicules qui devront être munis d'un frein suffisamment énergique pour caler les roues et prescriront les conditions à observer.

d) Tout véhicule autre que les voitures servant exclusivement au transport des personnes doit porter, d'une manière bien apparente, du côté gauche, vers l'avant et à une hauteur de 1^m.70 au plus au-dessus du sol, l'indication en caractères très lisibles du nom, des prénoms (au moins les initiales) et du domicile de son propriétaire.

Sont soumis à la même obligation les vélocipèdes non porteurs d'une plaque réglementaire délivrée par l'autorité compétente.

e) Depuis la chute du jour jusqu'au lever du soleil, les véhicules porteront au moins une lanterne bien éclairée, projetant la lumière dans le sens de la marche.

f) Tout vélocipède, toute locomotive routière, toute voiture automobile sera porteur d'un appareil avertisseur dont le son puisse être entendu à 50 mètres au moins.

Les attelages des véhicules circulant en temps de neige, ainsi què ceux des voitures dont les roues sont garnies de bandes élastiques, seront munis de grelots ou de sonnettes.

ART. 2. Les locomotives routières ne peuvent être mises en usage dans les diverses provinces du royaume qu'en vertu d'une autorisation spéciale à accorder par les Gouverneurs des dites provinces sur l'avis des chefs des services techniques compétents.

L'arrêté d'autorisation, révocable en tout temps, sans qu'il puisse résulter de ce chef aucune indemnité au profit du propriétaire des appareils, renfermera notamment des clauses relatives aux voies à parcourir, au nombre des conducteurs, à la vitesse, au poids, à la composition et à la disposition des machines et des véhicules remorqués ainsi qu'au nombre de ces véhicules et au chargement maximum qu'ils peuvent porter pendant les diverses périodes fixées aux articles 28 et 31.

ART. 3. L'attelage d'un véhicule doit être disposé de telle sorte que les conducteurs puissent le tenir bien en main et que les animaux de trait soient en tout temps maîtres du véhicule.

ART. 4. Sauf le cas de transport d'objets indivisibles pondéreux, il est interdit d'atteler à un même véhicule plus de huit bêtes de trait, plus de quatre en file et plus de trois de front.

ART. 5. Tout véhicule doit avoir un conducteur, auquel il est adjoint un aide quand le nombre des bêtes de trait est supérieur à cinq.

ART. 6. Les conducteurs de voitures quelconques se tiendront constamment à portée de l'attelage et en état de le guider à tout moment.

CHAPITRE II.

STATIONNEMENT ET CIRCULATION.

ART. 7. Il est interdit de laisser un véhicule, attelé ou non, en stationnement sur la voie publique, sauf pour le chargement ou en cas de nécessité évidente, et ce pendant le temps strictement indispensable.

Toutefois, les conseils communaux pourront autoriser le stationnement des véhicules aux endroits et aux heures qu'ils désigneront.

ART. 8. Tout véhicule en stationnement sera placé de manière à gêner le moins possible la circulation ; le conducteur ne peut l'abandonner qu'en cas de nécessité absolue et après avoir pris les mesures de précaution nécessaires.

ART. 9. Les véhicules et les animaux ne peuvent en aucun cas :

1° Stationner sur une voie ferrée servant à la circulation des trains, à partir de cinq minutes avant l'heure de passage de ces trains ;

2° Stationner sur la voie ferrée à l'approche d'une voiture de tramway non dérailable ;

3° Circuler sur une voie ferrée à l'approche d'un train ou d'une voiture de tramway dérailable ou non, à moins de nécessité absolue.

ART. 10. Le stationnement et la circulation des véhicules sont interdits sur les trottoirs, les contre-allées et les chemins affectés aux piétons et aux cavaliers.

Cette interdiction ne s'étend pas aux vélocipèdes conduits à la main, à moins de stipulation contraire édictée par les règlements de police locale.

ART. 11. Suivant que la voirie ressortit à l'État, à la province ou à la commune, Notre Ministre compétent, le conseil provincial ou le conseil communal désigne au besoin un accotement spécial pour servir à la circulation des vélocipèdes.

Le stationnement et la circulation des autres véhicules, des cavaliers et des animaux sont interdits sur les accotements ainsi désignés.

ART. 12. Suivant la même distinction, le Ministre compétent, le conseil provincial ou le conseil communal peut, en cas de besoin, régler le mode de circulation sur les ponts, passerelles et autres ouvrages d'art.

La publication de ces prescriptions spéciales a lieu par voie d'affiches apposées aux abords de ces ouvrages sur des poteaux à ce destinés.

ART. 13. Il est défendu de faire circuler les véhicules autres que les vélocipèdes sur un accotement en pente, dans le but de déplacer l'action des freins ou d'y suppléer.

ART. 14. Sauf en temps de neige, le trainage des arbres et des poutres ainsi que l'usage des traîneaux, même pour le transport des instruments aratoires, est interdit sur les chaussées pavées ou empierrées et sur les accotements de ces chaussées.

ART. 15. Sauf disposition contraire à édicter par les règlements communaux, les véhicules ne peuvent être attachés les uns aux autres et trainés à la file, à moins qu'il ne s'agisse de chariots remorqués par des locomotives routières.

Il est interdit de grouper les véhicules en largeur.

ART. 16. Il est défendu d'imprimer à un véhicule quelconque une vitesse dangereuse pour la circulation.

Les véhicules auront une allure modérée dans la traverse des agglomérations.

ART. 17. La vitesse des véhicules non suspendus, lorsqu'ils sont chargés, ne peut dépasser celle d'un homme marchant au pas.

ART. 18. La vitesse de marche des voitures automobiles ne peut dépasser 400 mètres à la minute (24 kilomètres à l'heure). Cette vitesse est réduite à 200 mètres à la minute (12 kilomètres à l'heure) dans les traverses des villes et des agglomérations.

ART. 19. Les conducteurs de locomotives routières, de voitures automobiles et les vélocipédistes sont tenus de ralentir ou même d'arrêter la marche de leurs véhicules lorsqu'à l'approche de ceux-ci un attelage manifeste des signes de frayeur.

ART. 20. Les véhicules et cavaliers doivent prendre la droite lorsqu'ils croisent d'autres véhicules ou cavaliers, et prendre la gauche lorsqu'ils veulent les dépasser.

ART. 21. Lorsque deux véhicules se rencontrent ou se rejoignent, chacun d'eux cède à l'autre la moitié au moins de la chaussée, sauf les exceptions ci-après :

1° Un véhicule léger évitant un véhicule plus lourd ou pesamment chargé, laisse à celui-ci assez de place pour qu'il puisse circuler aisément sur la chaussée ;

2° Un véhicule pesamment chargé montant une rampe, n'abandonne pas la chaussée ; au besoin, il en cède la partie qu'il peut.

ART. 22. Lorsque des véhicules ou des cavaliers sont dépassés par d'autres véhicules ou cavaliers, ils doivent au besoin faire place sur la chaussée en se portant à droite.

ART. 23. Une locomotive routière, croisant un véhicule attelé ou se trouvant près d'être devancée par lui, doit s'arrêter dès que la distance qui la sépare du véhicule est réduite à 20 mètres. Elle ne peut être remise en marche avant que le train soit complètement dépassé.

Lorsqu'une locomotive routière se trouve dans le cas de devancer un autre véhicule attelé, celui-ci doit s'arrêter dès que la distance qui le sépare de la locomotive est réduite à 20 mètres.

ART. 24. Par dérogation à l'article 23, § 2, une locomotive routière ne peut dépasser un autre véhicule en marche dans la traverse des agglomérations.

ART. 25. Les piétons doivent se ranger pour livrer passage aux véhicules qu'ils rencontrent ou qui les dépassent. De leur côté, les conducteurs de véhicules sont tenus d'avertir les piétons de leur approche, soit au moyen d'appareils sonores, soit par des appels de la voix.

CHAPITRE III.

CHARGEMENTS.

ART. 26. Les chargements des véhicules ne peuvent avoir une largeur supérieure à 2^m.50 Toutefois, celle-ci peut être dépassée pour les charge-

ments des voitures employées à l'agriculture, lorsque ces véhicules effectuent des transports du champ à la ferme et inversement.

Dans tous les cas, la hauteur, la longueur et la largeur des chargements doivent être telles qu'il n'en résulte, sur le parcours, ni embarras pour la circulation, ni dégradations aux ouvrages d'art, aux plantations et aux autres dépendances de la voirie. Ils seront, de plus, arrimés de manière à offrir toute garantie pour la sûreté de la circulation publique.

ART. 27. Le poids admis pour le chargement des véhicules ordinaires circulant sur la voie publique varie suivant les saisons et dépend de la largeur des jantes, du rayon et du nombre des roues du véhicule transporteur.

ART. 28. Sous le rapport des saisons dont il est question ci-dessus, l'année est divisée en deux périodes : la période d'été, commençant le 15 avril et finissant le 31 octobre ; la période d'hiver, commençant le 1^{er} novembre et se terminant le 14 avril.

Sur l'avis des Gouverneurs, le Ministre compétent pourra modifier la durée de ces périodes suivant les circonstances et les régions.

ART. 29. Le poids maximum du chargement net d'un véhicule est proportionné à la surface totale des bandes des roues ; il correspond, en période d'été, à deux cinquièmes de kilogramme par centimètre carré de cette surface.

Toutefois, le poids maximum établi pour des jantes de 14 centimètres de largeur ne peut être dépassé, même si les roues dont le véhicule est pourvu ont des bandes d'une largeur plus grande.

En aucun cas, ce poids ne sera supérieur à 10,000 kilogrammes.

Les véhicules à jantes de moins de 0^m.07 de largeur ne peuvent transporter, en saison d'été, des chargements d'un poids supérieur à 1,500 kilogrammes pour les voitures à quatre roues, et à 1,000 kilogrammes pour les voitures à deux ou à trois roues.

Le poids maximum du chargement net d'un véhicule pendant la saison d'hiver est égal à la moitié du poids admis pendant la période d'été.

ART. 30. La vérification du poids des chargements sera faite de la manière et dans les conditions à déterminer par le Ministre compétent.

Il est admis, lors de cette vérification, à titre de tolérance, un excédent s'élevant au vingtième du poids maximum autorisé pendant la saison en cours.

ART. 31. Les Gouverneurs ont le droit, pendant les jours de dégel :

1° De suspendre la circulation des locomotives routières, des machines locomobiles et autres véhicules qui, à raison de leur propre poids, pourraient occasionner des dommages aux voies publiques ;

2° De réduire le poids des chargements admis à circuler sur les chaussées de leur province au quart de ceux fixés pour la période d'été, suivant la règle énoncée à l'article 29 et modifiée, s'il y a lieu, conformément aux ordonnances délivrées en vertu de l'article 52.

Les arrêtés des Gouverneurs déterminant le commencement ou la fin des

périodes de dégel, sont publiés notamment par voie d'affiches, et stipulent expressément les voies routières auxquelles ils ne sont pas applicables.

ART. 52. Le Ministre, l'autorité provinciale ou communale, suivant qu'il s'agit de la voirie de l'État, de la province ou des communes, peut ordonner la réduction des chargements au passage des ponts, passerelles ou autres ouvrages d'art existants, dans les limites commandées par la conservation de ces ouvrages et la sécurité de la circulation

Il pourra en être de même pour certaines sections de chaussées qu'il serait nécessaire de soumettre temporairement à un semblable régime.

Les poids autorisés seront indiqués sur des poteaux placés en évidence aux abords de ces ouvrages et aux extrémités des sections de chaussées dont il s'agit.

ART. 53. L'autorité qui a édicté les mesures restrictives prévues à l'article précédent détermine les conditions suivant lesquelles ces mesures pourraient être levées dans des circonstances exceptionnelles.

ART. 54. Le transport d'objets indivisibles dont les poids dépassent ceux déterminés d'après la règle établie à l'article 29 ou dont les dimensions s'écartent de celles fixées à l'article 26, ne peut avoir lieu sans une autorisation du gouverneur de la province.

Les arrêtés d'autorisation mentionnent les mesures à prendre pour assurer la sécurité de la circulation publique et pour empêcher tout dommage aux ouvrages d'art et aux plantations.

Ces arrêtés stipulent, en outre, que la réparation des dégradations à résulter éventuellement des transports exceptionnellement autorisés est à la charge des transporteurs.

CHAPITRE IV.

MESURES D'EXÉCUTION.

ART. 55. Sont spécialement chargés de l'exécution du présent règlement dans leur ressort respectif :

- 1° Les commissaires d'arrondissement ;
- 2° Les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées ;
- 3° Les ingénieurs et autres agents des services techniques provinciaux, commissionnés à cette fin ;
- 4° Les commissaires voyers ;
- 5° Les cantonniers et tous autres agents préposés à la surveillance des voies routières ;
- 6° Les agents préposés à la surveillance et à la manœuvre des ponts ;
- 7° Les employés des accises ;
- 8° La gendarmerie nationale ;
- 9° Les fonctionnaires et agents chargés de la police communale.

Les agents de la police locale, la gendarmerie et toutes personnes revêtues d'une autorité publique doivent, s'ils en sont requis, prêter main-forte pour

l'exécution du présent règlement et des mesures prescrites en vertu des articles 12, 30, 32, 33 et 34.

ART. 36. Les conducteurs des véhicules doivent s'arrêter à toute réquisition d'un agent chargé de l'exécution du présent règlement.

ART. 37. Toute infraction au présent règlement est punie des peines comminées par la loi du _____ sur la police du roulage.

ART. 38. Indépendamment des peines comminées par l'article 37, le conducteur d'un véhicule dont la charge est supérieure aux poids fixés par les articles 29, 30, 31 et 32 du présent règlement, pourra être tenu de décharger, dans la localité la plus prochaine, l'excédent de poids qu'il transporte en contravention aux dits articles. Faute de le faire, le véhicule sera retenu aux frais, risques et périls du délinquant ou de ses ayants cause.

ART. 39. Lorsqu'un véhicule se trouve placé de manière à entraver ou même à gêner la circulation, le chef du service technique compétent, le bourgmestre du lieu et, en cas d'urgence, tout fonctionnaire préposé à la surveillance de la voie routière, est autorisé à prescrire telles mesures qu'il jugera nécessaires pour remédier à la situation.

Les ordres donnés doivent être exécutés immédiatement par ceux qui sont chargés de la conduite des véhicules, faute de quoi il sera pourvu d'office aux frais des délinquants ou de leurs ayants cause.

ART. 40. Le présent règlement entrera en vigueur le _____

Sont abrogés tous les règlements antérieurs sur la police du roulage.



Projet de règlement de la section centrale.

ART. 1^{er}.

Les véhicules circulant sur la voie publique doivent satisfaire aux conditions générales suivantes :

1° *La largeur totale des essieux ne peut dépasser 2^m.50 ; les extrémités des moyeux et des essieux sont comprises dans cette longueur et ne peuvent faire saillie de plus de 20 centimètres sur le plan de la face extérieure de la jante ;*

2° *Le bandage métallique des roues des véhicules ordinaires doit avoir une surface cylindrique unie et continue : les clous, rivets ou boulons d'attache n'y peuvent faire aucune saillie ; si le bandage est formé de plusieurs cercles, ceux-ci doivent être bien juxtaposés ;*

3° *Les automobiles et tous véhicules autres que les vélocipèdes et les voitures servant exclusivement au transport des personnes doivent porter d'une manière apparente l'indication précise du nom du propriétaire et de son domicile ;*

4° *Tout véhicule doit être muni depuis une demi-heure après le coucher du soleil jusqu'à une demi-heure avant son lever d'au moins une lanterne bien éclairée projetant la lumière dans le sens de la marche ;*

5° *Tout vélocipède, toute locomotive routière, tout automobile sera porteur d'un appareil avertisseur dont le son puisse être entendu à 30 mètres au moins ;*

6° *Les véhicules circulant en temps de neige et, en tout temps, les voitures dont les roues sont garnies de bandes élastiques seront munis de grelots ou sonnettes capables d'avertir les piétons ;*

7° *Les automobiles et les locomotives routières seront munis de freins susceptibles d'être serrés instantanément.*

Référence aux articles

du projet n° 2.	du projet n° 1.
Art. 1 A.	Art. 2.
Art. 1 B.	Art. 14.
Art. 1 D.	Art. 5.
Art. 1 E.	Art. 6.
Art. 1 F.	Art. 45.

	Projet n° 2.	Projet n° 1.
ART. 2.		
<i>Les locomotives routières ne peuvent être mises en usage dans les diverses provinces du Royaume qu'en vertu d'une autorisation spéciale accordée par la Députation permanente, sur l'avis des chefs des services techniques compétents.</i>	Art. 2.	Art. 46.
<i>L'arrêté d'autorisation, toujours révocable pour motif grave et dont le conducteur des locomotives routières devra à toute réquisition produire une copie, renfermera des clauses relatives notamment aux voies à parcourir, au nombre des conducteurs, à la vitesse, aux croisements avec d'autres véhicules, au poids, à la composition et à la disposition des machines et des véhicules remorqués, ainsi qu'au nombre de ces véhicules, à leur mode d'attache et de construction et au chargement maximum qu'ils peuvent porter pendant les diverses périodes mentionnées à l'article 20.</i>		
<i>Leur vitesse ainsi que celle des voitures automobiles ne peut jamais dépasser 30 kilomètres à l'heure.</i>		
ART. 3.		
<i>L'attelage d'un véhicule doit être disposé de telle sorte que le conducteur puisse le tenir bien en mains et que les animaux de trait soient en tout temps maîtres du véhicule.</i>	Art. 3.	Art. 12.
ART. 4.		
<i>Sauf les cas de transport d'objets indivisibles, il est interdit d'atteler à un même véhicule plus de huit bêtes de trait, plus de quatre en file, plus de trois de front. Quand le nombre des bêtes de trait est supérieur à cinq, il doit être adjoint un aide au conducteur.</i>	Art. 4 et 5.	Art. 12.
ART. 5.		
<i>Les conducteurs se tiendront constamment à la portée de leurs chevaux, bêtes de trait ou de charge, ou de leurs voitures ou moteurs, et en état de les guider ou conduire.</i>	Art. 6.	
ART. 6.		
<i>Il est interdit, sauf exceptions dûment autorisées, de laisser un véhicule autre que le vélocipède en stationne-</i>	Art. 7.	Art. 20.

ment sur la voie publique, attelé ou non, excepté pour le chargement et le déchargement ou en cas de nécessité, et cependant le temps strictement indispensable. Un véhicule obligé de stationner doit laisser libre la plus grande largeur possible de la voie.

Lorsqu'un véhicule se trouve placé de manière à entraver ou même à gêner la circulation, les fonctionnaires et agents cités à l'article 25 sont autorisés à prescrire telles mesures qu'ils jugeront nécessaires pour remédier à la situation.

Sans préjudice des peines comminées par le présent règlement, les ordres donnés doivent être exécutés immédiatement par ceux qui sont chargés de la conduite des véhicules, faute de quoi il y sera pourvu d'office aux frais des délinquants ou de leurs ayants cause.

ART. 7.

Il est interdit, sauf en cas de nécessité, de circuler avec des véhicules ou des animaux sur une voie ferrée à l'approche d'une voiture de tramway déraillable.

ART. 8.

Le stationnement et la circulation des véhicules sont interdits sur les trottoirs, les contre-allées et les chemins affectés aux piétons ; la même interdiction s'applique pour les véhicules aux chemins exclusivement réservés aux cavaliers.

Ces interdictions ne s'étendent pas aux vélocipèdes conduits à la main, à moins de stipulation contraire édictée par les règlements de police locale.

ART. 9.

Lorsqu'un accotement spécial a été désigné, soit par un arrêté royal, soit par un règlement du Conseil provincial ou du Conseil communal pour la circulation exclusive des vélocipèdes, le stationnement et la circulation des autres véhicules, des cavaliers et des bêtes de trait ou de charge y sont interdits.

ART. 10.

Les chevaux et autres bêtes de trait, attelés ou non, ainsi que les bestiaux ne pourront traverser qu'au pas les ponts suspendus.

Projet n° 2.	Projet n° 1.
Art. 57.	
Art. 9.	Art. 22. Art. 25.
Art. 10.	
Art. 11.	Art. 42.
Art. 12. Art. 50.	Art. 56. Art. 57. Art. 58.

Les autres prescriptions spéciales réglant la circulation sur les ponts, passerelles et autres ouvrages d'art seront et resteront affichées aux abords de ces ouvrages.

ART. 11.

Il est défendu d'imprimer aux véhicules et aux animaux une vitesse dangereuse pour la circulation.

Dans les agglomérations ainsi qu'au tournant et au croisement des rues, ils auront toujours une allure modérée.

Dans la foule ils avanceront à l'allure du pas d'homme et suivront à la file ; leurs conducteurs devront se soumettre à toutes les prescriptions des agents chargés de la police.

Il est interdit aux vélocipédistes de circuler sans tenir le guidon ou en lâchant les pédales.

En cas d'embarras, ils doivent mettre pied à terre et conduire leur machine à la main.

ART. 12.

Il est interdit aux conducteurs de véhicules quelconques ou d'animaux, de couper les cortèges et les troupes en marche.

ART. 13.

Dans la traverse des villes, villages et hameaux, la vitesse de marche des voitures automobiles et des locomotives routières ne peut dépasser 10 kilomètres à l'heure (166 mètres à la minute), et il est interdit à ces dernières de devancer d'autres véhicules en marche.

ART. 14.

Les conducteurs de locomotives routières, de locomotives de chemins de fer privés, de voitures automobiles et les vélocipédistes sont tenus de ralentir ou même d'arrêter la marche de leurs véhicules lorsqu'à l'approche de ceux-ci un attelage manifeste des signes de frayeur.

ART. 15.

Les conducteurs de véhicules quelconques ou de bêtes de charge, de trait ou de monture doivent prendre à gauche

Projet n° 2. | Projet n° 1

Art. 16. | Art. 28.

Art. 18. | Art. 36.

Art. 24. | Art. 37.

Art. 19.

Art. 20. | Art. 31.

Art. 22. | Art. 32.

pour croiser ou se laisser dépasser, et à droite pour dépasser.

ART. 16.

Lorsque les conducteurs de véhicules quelconques ou de bêtes de trait, de charge ou de monture se rencontrent ou se rejoignent, chacun d'eux cède à l'autre la moitié au moins de la chaussée, sauf les exceptions ci-après :

1° Le conducteur d'un véhicule léger évitant un véhicule plus lourd ou pesamment chargé laisse à celui-ci assez de place pour qu'il puisse circuler aisément sur la chaussée ;

2° Le conducteur de bêtes de trait, de charge ou de monture évitant des véhicules quels qu'ils soient laisse à ceux-ci assez de place pour qu'ils puissent circuler aisément sur la chaussée ;

3° Le conducteur d'un véhicule pesamment chargé montant une rampe se range sans abandonner la chaussée.

ART. 17.

Les piétons doivent se ranger pour livrer passage aux véhicules quelconques, bêtes de trait, de charge ou de monture qu'ils rencontrent ou qui les dépassent. De leur côté, les conducteurs sont tenus d'avertir les piétons de leur approche soit au moyen d'appareils sonores, soit par des appels de la voix.

ART. 18.

Les chargements doivent être arrimés de manière à offrir toute garantie pour la sûreté de la circulation publique.

Leur hauteur, leur longueur et leur largeur peuvent être fixées par des règlements locaux, mais elles doivent toujours être telles qu'il n'en résulte sur le parcours ni obstacle pour la circulation, ni dégradation aux ouvrages d'art, aux plantations et autres dépendances de la voirie.

ART. 19.

Les chargements, abstraction faite du poids des véhicules, ne peuvent jamais dépasser les maximum déterminés par le tarif suivant :

Projet n° 2.	Projet n° 1.
Art. 21.	Art. 33.
Art. 23.	
Art. 24.	Art. 39.
Art. 25.	Art. 45.
Art. 26.	Art. 48.
Art. 27.	Art. 49.

LARGEUR DES JANTES en centimètres.	VÉHICULES à quatre roues.	VÉHICULES à deux ou trois roues.
De moins de 5	La charge d'un seul cheval.	La charge d'un seul cheval.
— 5 à 10.	5,000 kil.	3,500 kil.
— 11 à 22.	10,000 —	7,000 —

Projet n° 2. | Projet n° 1.

Cependant, du 1^{er} octobre au 30 avril, les députations permanentes pourront, sans préjudice du droit reconnu aux gouverneurs par l'article 22, apporter des restrictions à ce tarif, suivant les régions et d'après les nécessités de la saison, tout en restant dans les limites suivantes :

LARGEUR DES JANTES en centimètres.	VÉHICULES A QUATRE ROUES, voies égales	VÉHICULES A QUATRE ROUES, voies inégales.	VÉHICULES A DEUX ROUES.	VÉHICULES A TROIS ROUES.
De moins de 5.	La charge d'un seul cheval.	La charge d'un seul cheval.	La charge d'un seul cheval.	La charge d'un seul cheval
— 5.	1,200 kil.	10 p. c. de plus que pour les véhicules à voies égales.	800 kil.	10 p. c. de plus que pour les véhicules à deux roues.
— 6.	1,400 —		900 —	
— 7.	1,600 —		1,100 —	
— 8.	1,900 —		1,300 —	
— 9.	2,200 —		1,500 —	
— 10.	2,700 —		1,800 —	
— 11.	3,500 —		2,200 —	
— 14.	5,000 —		3,500 —	
— 17.	6,600 —		4,400 —	
— 22.	8,800 —	5,600 —		

En toute saison le jaugeage des véhicules se fera sur les roues dont les jantes sont les moins larges.

ART. 20.

Le transport d'objets indivisibles, dont les poids dépassent ceux déterminés à l'article 19, ou dont les dimensions s'écartent de celles fixées par les règlements locaux, ne peut avoir lieu sans une autorisation du gouverneur de la province.

Les arrêtés d'autorisation mentionnent les mesures à

Art. 32.

prendre pour assurer la sécurité de la circulation publique, et pour empêcher tout dommage aux chemins, aux ouvrages d'art et aux plantations.

Ces arrêtés stipulent en outre que la réparation des dégradations à résulter éventuellement des transports exceptionnellement autorisés est à charge des transporteurs.

ART. 21.

La vérification du poids des chargements pourra être faite par cubage et comptage d'après un tableau de poids spécifiques arrêtés par le Gouvernement.

Une tolérance de 5 p. c. est admise dans la vérification des poids.

ART. 22.

Les gouverneurs ont le droit pendant les jours de dégel :

1° De suspendre la circulation des locomotives routières des machines locomobiles et autres véhicules qui, à raison de leur propre poids, pourraient occasionner des dommages aux voies publiques ;

2° Sauf dans les traverses des agglomérations et sur les voies publiques aboutissant aux stations et aux ports, de réduire le poids des chargements admis à circuler sur les chaussées de toutes catégories de leurs provinces ou de quelques-unes d'entre elles, dans les limites suivantes :

LARGEUR DES JANTES en centimètres.	VEHICULES A QUATRE ROUES, voies égales.	VEHICULES A QUATRE ROUES, voies inégales.	VEHICULES A DEUX ROUES	VEHICULES A TROIS ROUES
5	600	10 p. c. de plus que pour les véhicules à voies égales.	400	10 p. c. de plus que pour les véhicules à voies égales.
6				
7				
8				
10	1,000	10 p. c. de plus que pour les véhicules à voies égales.	700	10 p. c. de plus que pour les véhicules à voies égales.
11				
14				
17				
22	1,600			

Ils pourront exceptionnellement réduire les poids ci-dessus pour les routes qui, à cause de la nature du

Projet n° 2.

Projet n° 1.

Art. 28.

Art. 52.

Art. 29.

Art. 50.

terrain ou de la qualité inférieure des matériaux employés, exigeraient des mesures spéciales.

ART. 23.

Les arrêtés des gouverneurs fixent le moment de la fermeture et de l'ouverture des barrières de dégel. Ils sont publiés d'urgence par voie d'affiches et de signaux dans chaque commune; en cas de publication par voie d'affiches, celles-ci sont apposées dans chaque commune et chaque agglomération des communes rurales; elles indiquent expressément les voies routières auxquelles elles ne sont pas applicables.

ART. 24.

Les véhicules en marche au moment de la publication, soit par voie d'affiches soit par voie de signaux, peuvent continuer leur route jusqu'au centre de la commune la plus proche.

ART. 25.

Sont spécialement chargés de l'exécution du présent règlement :

- 1° Les ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées ;*
- 2° Les ingénieurs, sous-ingénieurs, commissaires voyers et conducteurs des services techniques provinciaux ;*
- 3° Les inspecteurs de la voirie ;*
- 4° Les cantonniers et autres agents préposés à la surveillance des voies routières ;*
- 5° Les agents préposés à la surveillance et à la manœuvre des ponts ;*
- 6° Les employés des accises ;*
- 7° La gendarmerie nationale ;*
- 8° Les fonctionnaires et agents chargés de la police locale.*

Leurs procès-verbaux feront foi jusqu'à preuve contraire.

Une copie en sera adressée aux contrevenants dans les quarante-huit heures de la constatation des infractions.

ART. 26.

En cas d'encombrement, d'accident ou de menace d'accident, ou pour permettre de constater l'accomplissement

Projet n° 2.	Projet n° 1.
Art. 29.	Art. 75.
	Art 69
Art. 33.	Art. 78. Art. 81.
Art. 36.	Art. 16, § 1.

dès conditions prescrites par le présent règlement; les conducteurs de véhicules, d'animaux de trait, de charge ou de monture doivent s'arrêter à toute réquisition d'un agent chargé de l'exécution du présent règlement et portant l'insigne de ses fonctions.

ART. 27.

Le conducteur d'un véhicule dont la charge est supérieure aux poids fixés par les articles 19 et 22 du présent règlement pourra être tenu de décharger dans la localité plus prochaine l'excédent de poids qu'il transporte en contravention des dits articles. Faute de le faire, le véhicule sera retenu aux frais, risques et périls du délinquant ou de ses ayants droit.

Le conducteur d'un véhicule dont la construction ou le chargement ne sont pas conformes soit à l'article 1^{er}, soit à l'arrêté d'autorisation prévu par les articles 2 et 20 pourra être empêché de continuer sa route.

Le tout sans préjudice des peines stipulées par le présent règlement.

Projet n° 2. Projet n° 1.

Art. 56. Art. 79.

