

1

(N^o 77.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 FÉVRIER 1840.

RAPPORT fait par M. JADOT, au nom de la section centrale, sur le projet de loi relatif à la police de roulage, présenté par les honorables comte FÉLIX DE MÉRODE et D'HOFFSCHMIDT (1).

MESSIEURS,

La section centrale qui a examiné le projet de loi sur la police de roulage, présenté à la Chambre par deux de ses membres, les honorables comte Félix De Mérode et D'Hoffschmidt, ainsi que les observations auxquelles ce projet a donné lieu, tant de la part des sections que du département des travaux publics qu'il convenait de consulter, m'a chargé de vous rendre compte de son travail et je viens m'acquitter de ce soin.

Observations des sections.

La 1^{re} section pense que le but que se proposent les auteurs du projet serait atteint, si l'on autorisait le gouvernement à fixer la largeur des jantes et le poids des charrettes et chariots attelés d'un ou deux chevaux, ainsi qu'il y est autorisé pour les *diligences, messageries et autres voitures publiques*, par le § 2 de l'art. 7 de la loi du 7 ventôse an XII. Le gouvernement pourrait régler le tout par arrêtés royaux, qui peuvent plus facilement se modifier que les lois; toutefois, la section pense que le gouvernement devrait faire alors exécuter partout la loi qui l'autorise à établir des ponts à bascule pour la vérification du poids des voitures en général, ou d'aviser aux moyens de remplacer les ponts à bascule par tout autre procédé plus économique.

La 2^e section a trouvé que le projet ne pouvait être adopté parce que la mesure proposée était trop générale. Il a été cité beaucoup de localités, celles où la circulation est convenable, où cette mesure détruirait les routes; les raisons données pour déroger à la loi sur les routes ne lui ont pas paru suffisantes.

(1) La section centrale était composée de MM. FALLON, *président*, DEMONGEAU, PIRMEZ, DE PUYDT, MERCIER, MOREL-DANNEEL, et JADOT, *rapporteur*.

La 3^e section a formulé son opinion dans un article ainsi conçu : « Le gouvernement pourra autoriser la circulation des voitures à jantes étroites et à quatre roues, attelées de deux chevaux, dans les localités et à l'époque de l'année où il jugera que le mode de transport n'est pas de nature à détériorer les routes pavées et empierrées. »

La 4^e section est d'avis qu'il ne conviendrait pas de généraliser la mesure proposée, et qu'il serait préférable de la rendre facultative et de rédiger l'article de la manière suivante :

« Par modification à l'art. 1^{er} de la loi du 7 ventôse an XII sur la police du roulage, la circulation des voitures à jantes étroites et à quatre roues, attelées de deux chevaux, pourra être autorisée dans certaines localités.

» Tout en combinant cette disposition avec les mesures de police que contient la loi précitée. »

La 5^e section fait observer que les auteurs de la proposition, dans les développements qu'ils lui ont donnés, semblent critiquer la loi de ventôse an XII, sous le rapport de son application uniforme à toutes les espèces de routes, soit pavées soit empierrées, soit dans des pays de plaine, soit dans des pays de montagne; que cependant la disposition proposée est générale, bien que la Belgique présente toutes les variétés de routes et de localités.

Au fond, la section est loin de contester l'utilité de la disposition du projet de loi, utilité qui ne peut être méconnue par personne; mais elle ne se croit pas suffisamment éclairée sur la question de savoir si les effets de cette mesure ne seraient point préjudiciables aux routes que, déjà aujourd'hui, l'on a tant de peine à tenir constamment en bon état.

La section exprime donc l'avis unanime qu'elle ne peut donner son assentiment au projet de loi, que pour autant que M. le ministre des travaux publics qui a pu prendre sur cet objet l'avis du corps des ponts et chaussées, déclare formellement qu'il ne résultera pas de son application une plus prompte détérioration des routes; que, si, comme le faisait présager l'exposé des motifs, des distinctions doivent être établies entre les différentes espèces de routes ou localités, il est indispensable que ces distinctions soient clairement déterminées dans la loi.

La 6^e section, considérant qu'il existe des localités où le droit absolu de circuler avec des voitures à jantes étroites et à quatre roues, attelées de deux chevaux, pourrait être nuisible aux routes, pense qu'il convient de modifier ainsi qu'il suit, la proposition de MM. De Mérode et D'Hoffschmidt.

« Le gouvernement est autorisé à permettre, par modification à l'art. 1^{er} de la loi du 7 ventôse an XII, sur la police de roulage, la circulation des voitures à jantes étroites et à quatre roues, attelées de deux chevaux.

Section centrale.

Dans la séance du 10 février, à laquelle assistaient les auteurs de la proposition et M. le ministre des travaux publics, qui avait été invité à s'y rendre,

l'article unique du projet fut soumis à une longue discussion, à la suite de laquelle M. le ministre déclara qu'il était disposé à se rallier à une proposition qui serait conçue en ces termes :

« Par modification à la loi du 7 ventôse an XII, sur la police du roulage,
» le roi pourra permettre la circulation des voitures à bandes étroites et à
» quatre roues, attelées de deux chevaux, sous telles conditions et restrictions
» que les localités, les saisons et les circonstances pourraient exiger.

» Les infractions aux dispositions prises à cet égard, seront punies des
» peines portées par la loi du 6 mars 1818. »

Il ajouta toutefois qu'il se réservait de communiquer à la Chambre les observations qu'il avait demandées au corps des ponts et chaussées : la modification proposée par lui étant naturellement subordonnée aux renseignements qu'il attendait.

Cette proposition ainsi formulée et qui, comme on peut le remarquer, est conforme à l'opinion émise par les 3^o, 4^o et 6^o sections, ayant été mise aux voix, trois des cinq membres présents l'adoptèrent sans réserve.

Des deux autres membres l'un déclara qu'il ne l'adoptait qu'à la condition que les observations demandées au corps des ponts et chaussées y seraient favorables et que l'application n'en serait faite que d'après des bases posées dans un règlement d'administration générale.

L'autre donna pour motif les considérations consignées dans le procès-verbal de la 1^{re} section, étant toutefois également d'avis, que la disposition devait faire l'objet d'un règlement d'administration générale.

Postérieurement, M. le ministre des travaux publics a fait parvenir à la section centrale, le rapport qu'il avait demandé au conseil des ponts et chaussées, et dont l'absence avait motivé sa réserve ci-devant exprimée.

Voici le texte de ce rapport :

Bruxelles, le 12 février 1840.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par dépêche du 31 janvier dernier, n^o 701, vous avez soumis à l'examen du conseil des ponts et chaussées, une proposition de MM. les représentants De Mérode et D'Hoffschmidt, tendant à autoriser la circulation sur les grandes routes des voitures à bandes étroites à quatre roues et attelées de deux chevaux.

La circulation de ces voitures est interdite de la manière la plus impérative par l'art. 1^{er} de la loi du 7 ventôse an XII, dont le second paragraphe est ainsi conçu : « La circulation des voitures qui, à cette époque (1^{er} messidor an XIV), ne seront pas dans les termes de la loi, est irrévocablement prohibée. » L'art. 8 de la même loi porte néanmoins exception en faveur des voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes et à l'exploitation des fermes. L'art. 8 du décret du 23 juin 1806, fixe à 4,000 kil. le poids de ces voitures lorsqu'elles fréquentent les grandes routes.

La loi a satisfait ainsi à ce qu'exigeait la conservation des routes en accordant les facilités que réclame l'agriculture.

Alors que la législation de l'an XII abandonnait entièrement au gouvernement le soin de fixer le poids de toutes voitures de roulage, il fallait de puissants motifs pour proscrire aussi positivement les voitures à bandes étroites ; c'est qu'en effet l'expérience avait fait

reconnaître que les chaussées les plus solidement construites étaient incessamment sillonnées par des poids qui ne portant que sur une surface étroite, écartaient nécessairement les matériaux dont les routes étaient formées. Depuis cette époque éloignée, le nombre des voitures à bandes étroites a diminué à tel point qu'il ne s'en rencontre plus que dans quelques cantons privés de grandes routes. Il est vraiment à regretter que l'on ait soumis à la Chambre une proposition dont l'adoption doit tendre à faire de nouvelles voitures de cette catégorie. Aussi le conseil partage-t-il l'opinion que vous avez émise, Monsieur le Ministre, que la proposition de MM. De Mérode et D'Hoffschmidt doit être modifiée de manière à permettre au gouvernement de restreindre l'usage des voitures à bandes étroites, attelées de deux chevaux, aux stricts besoins de l'agriculture et des usages domestiques. Le conseil pense donc que la proposition pourrait être utilement remplacée par la contre-proposition que vous avez formulée dans votre dépêche susmentionnée; il est indispensable que l'usage des voitures à bandes étroites soit restreint autant que possible, et que le gouvernement puisse en défendre la circulation par des motifs résultant des localités, du profil longitudinal des routes, de la résistance des chaussées, des époques de l'année, de la nature des chargements et des poids.

C'est ainsi que la circulation des voitures à jantes étroites pourra être tolérée pour faciliter l'emploi de la chaux destinée à l'agriculture ou le transport de minerais sur certains points; qu'elle sera interdite là où les routes sont de niveau et les chevaux d'une grande force, tandis qu'elle sera permise dans les pays de montagne où les chevaux sont généralement de petite taille; que l'on aura égard au mode de construction des chaussées, soit empierrement, soit pavage; à la nature plus ou moins dure des matériaux dont elles se composent; à la résistance du sol sur lequel elles sont assises; que l'on prendra en considération la saison d'été et celle d'hiver, et enfin, que l'on fixera des poids qui ne pourront être dépassés, comme cela a lieu pour les voitures de roulage ordinaire.

Le conseil ajoutera qu'il importe de ne point perdre de vue que l'entretien des routes a été adjugé pour plusieurs années, sous l'empire d'une législation très protectrice. En enlevant aux entrepreneurs quelques garanties de conservation sur lesquelles ils pouvaient compter, on donnera probablement ouverture à des demandes d'indemnités qui ne seront peut-être pas en rapport avec les avantages que l'on attend de la circulation des voitures à bandes étroites. C'est ainsi que l'arrêté royal du 1^{er} décembre dernier a déjà soulevé des réclamations que toutefois nous n'entendons point discuter en droit.

En transmettant le rapport qui précède, M. le ministre des travaux publics appelle l'attention de la section centrale sur l'art. 3 de la loi du 29 floréal an X. Cet article est ainsi conçu :

« Le poids des voitures sera constaté au moyen de ponts à bascule établis » sur les routes dans les lieux que fixera le gouvernement.

» Jusqu'à l'établissement des ponts à bascule la contravention sera constatée » par la vérification des lettres de voiture. »

Mais comment constater la contravention où il n'y a ni ponts à bascule, ni lettres de voitures, ce qui arrivera surtout à l'égard des routes et des voitures auxquelles il s'agit d'appliquer la loi nouvelle?

Le pont à bascule étant aujourd'hui le seul mode légal de pesage, tandis qu'il en existe d'autres plus simples, plus expéditifs et aussi sûrs, découverts depuis le vote de cette loi, M. le ministre croit qu'il conviendrait d'ajouter à l'article proposé un nouvel article qui serait ainsi conçu :

« Par dérogation à l'art. 3 de la loi du 29 floréal an X, il pourra en général être déterminé par le gouvernement un autre mode de vérification que celui des ponts à bascule.

M. le ministre fait d'ailleurs observer que la vérification se fait déjà par le cubage dans le Hainaut, sur les routes provinciales, en vertu d'un arrêté du 1^{er} avril 1818, et dans le Brabant, sur la route de Charleroi à Tirlemont, en vertu d'un arrêté du 20 novembre 1828; arrêtés dont toutefois la légalité serait contestable en présence de l'art. 3 de la loi du 29 floréal an X.

Après la réception du rapport du conseil des ponts et chaussées et de la nouvelle proposition de M. le ministre des travaux publics, la section centrale s'est de nouveau réunie, afin de prendre communication de ce rapport qui semble de nature à rallier toutes les voix à la modification qui n'a été précédemment adoptée sans réserve qu'à la majorité de trois voix contre deux, et d'aviser sur la nouvelle proposition.

Il lui restait encore à examiner si la modification à l'art. 1^{er} de la loi du 7 ventôse an XII, s'appliquerait aux voitures à deux roues aussi bien qu'aux voitures à quatre roues, ainsi que le propose la 1^{re} section, proposition renouvelée par un de ses membres.

Il a paru à la section centrale et au ministre que l'on pouvait retrancher la mention des quatre roues, la rédaction laissant au gouvernement toute latitude d'appliquer ou non la faculté aux voitures à deux roues.

Il serait donc entendu que le gouvernement n'est aucunement lié et que la disposition pourra être appliquée à la fois aux voitures à deux ou à quatre roues ou seulement aux voitures à quatre roues; c'est une question d'exécution que le gouvernement examinera : en conséquence, la section centrale a l'honneur de vous proposer le projet de loi suivant.

PROJET DE LOI.

eopold,

Roi des Belges, etc.

ARTICLE PREMIER.

Par modification à l'art. 1^{er} de la loi du 7 ventôse an XII, le roi pourra permettre la circulation des voitures à bandes étroites, attelées de deux chevaux au plus, sous telles conditions et restrictions que les localités, les saisons et les circonstances pourront exiger.

ART. 2.

Par dérogation à la loi du 29 floréal an X, il pourra en général être déterminé par le gouvernement un autre mode de vérification que celui des ponts à bascule.

ART. 3.

Les infractions aux dispositions prises en exécution de la présente loi, seront punies des peines portées par la loi du 6 mars 1818.

Mandons et ordonnons, etc.

Le rapporteur,

JADOT.

Le président

FALLON (ISIDORE).