

303. — 1^{er} AOUT 1899. — Loi portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage (1). (Moniteur du 25 août 1899.)

Léopold II, etc. Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à faire, par arrêté royal, des règlements généraux ayant pour objet la police du roulage et de la circulation de tous les moyens de transport par terre, des animaux de trait, de charge ou de monture et des bestiaux.

Il prendra au préalable l'avis des députations permanentes. En ce qui concerne les routes de l'État, dans les cas urgents, cette consultation n'est pas requise pour l'exercice du droit de police conféré au gouvernement par l'alinéa 1^{er}.

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

Les règlements provinciaux ne peuvent être contraires aux lois ni aux règlements généraux et sont soumis à l'approbation de la députation permanente, sauf recours au roi.

Les règlements communaux ne peuvent être contraires aux lois ni aux règlements généraux et provinciaux 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 sont pu-

nies d'un emprisonnement d'un à huit jours et d'une amende de 5 à 200 francs, ou d'une de ces peines seulement.

Les juges de paix connaissent de ces infractions et peuvent, en cas de circonstances atténuantes, réduire l'amende, sans qu'elle puisse être inférieure à 1 franc.

Les peines sont doubles :

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.

Le premier alinéa de l'article 43 du code pénal n'est pas appliqué aux infractions prévues par le présent article.

Art. 3. Les peines établies par la présente loi sont appliquées sans préjudice aux dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Art. 4. Les fonctionnaires et agents de l'autorité délégués par le gouvernement pour surveiller l'exécution de la présente loi constatent les infractions à la loi et aux règlements par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

Une copie de ces procès-verbaux est 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, peuvent 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 est retenu aux frais, risques et périls du délinquant ou de ses ayants cause.

Art. 5. Des arrêtés royaux peuvent charger :

A. Les gouverneurs de province, 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 ;

(1) CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Session de 1895-1896.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et projet de loi, n° 210. Séance du 21 mai 1896.

Session de 1897-1898.

Rapport de la section centrale, n° 90. Séance du 4 mars 1898.

Session de 1898-1899.

Amandements, nos 85, 99, 103, 114 et 117.

Annales parlementaires. — Discussion. Séance du 16 février 1899, p. 622 à 627. — Premier vote. Séance du 17 février 1899, p. 630 à 641. — Second vote. Séances des 28 février et suivantes, p. 713 à 742.

SÉNAT.

Session de 1898-1899.

Documents parlementaires. — Projet de loi, n° 46. — Rapport, n° 50. Séance du 2 mars 1899.

Annales parlementaires. — Discussion et vote. Séance du 22 mars 1899, p. 277 à 282, et 284 à 290.

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

Art. 6. Les personnes civilement responsables, aux termes de l'article 1384 du code civil, des dommages-intérêts et frais, le sont également de l'amende. Le mari leur est assimilé quant aux infractions commises par sa femme, le tuteur quant aux infractions commises par ses pupilles non mariés, demeurant avec lui.

Art. 7. L'action publique et l'action civile résultant d'une infraction à la loi et aux règlements sur la police du roulage sont prescrites après un an révolu à compter du jour où l'infraction a été commise.

Art. 8. Sont abrogés en tant qu'ils s'appliquent à la police du roulage et de la circulation :

1° La loi du 29 floréal an x, celle du 7 ventôse an xii, le décret du 15 août 1810, les lois du 24 mars 1858, du 25 mars 1858 et du 24 mars 1844, et les articles 1^{er} et 3 de l'arrêté royal du 8 novembre 1853;

2° L'article 557, §§ 1^{er} 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. 9. La présente loi et l'arrêté royal portant le premier règlement général seront obligatoires trois mois après leur publication.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre de l'agriculture et des travaux publics, M. LÉON DE BRUYN.)

I. — EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

La législation et la réglementation en matière de police du roulage comptent parmi les plus compliquées et les plus surannées qui soient. Ces lois et ces règlements ont soulevé des plaintes nombreuses, en ces derniers temps surtout.

Le présent projet de loi a un triple but :

Il établit de la manière la plus simple et la plus brève les principes qui serviront de base à la réglementation du roulage sur les diverses voies de communication routière;

Il abroge toutes lois, tous décrets, toutes dispositions réglementaires actuellement en vigueur;

Il applique la police du roulage aux véhicules de tout genre, y compris les vélocipèdes. Ainsi, tous les moyens de transport par voie de terre accessible au public, dès qu'il y a contact avec le sol par roulement ou par glissement, tomberont sous l'application de la loi nouvelle.

En vertu de l'article 1^{er}, sera pris un arrêté royal de réglementation dont les grandes lignes sont tracées dans l'avant-projet de règlement général, annexé au projet de loi. Il suffit de comparer les nouvelles et principales prescriptions proposées avec celles notamment de la loi du 19 mai 1802 (29 floréal an x) et de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1839, pour s'assurer dans quelles larges proportions l'importance des charges autorisées à router pendant certaines époques de l'année, et particulièrement en temps de dégel, a été étendue.

Il n'est pas possible, même dans un arrêté royal de réglementation, de prévoir tous les cas de la pratique. Le ministre de l'agriculture et des travaux publics, ainsi que les conseils provinciaux et communaux pourvoient aux dispositions complémentaires de détail par des règlements à dresser d'après le type du règlement général.

L'article 2 établit les pénalités qui seront prononcées par les juges de paix à charge de ceux qui contreviendront à la loi et aux dispositions réglementaires. Ces pénalités sont mises en harmonie avec celles prévues par la loi concernant les services publics et réguliers de transport en commun par terre.

En outre, une démarcation nette et rationnelle a été établie entre les amendes et les dommages et intérêts. Ceux-ci sont donc réglés à part, conformément aux stipulations des articles 3, 4 et 5, d'après des dispositions imitées des articles 171 et 173 du code forestier ainsi que de l'article 1384 du code civil. Il convient de prévoir des mesures, voire même une pénalité spéciale, à l'égard des étrangers non résidents.

La réduction des charges à stipuler par l'arrêté royal de réglementation pour les temps de dégel ne sera obligatoire, dans l'avenir, que sur les voies routières à la conservation desquelles le roulage des charges normales pourrait porter une atteinte grave. Les charges admises à circuler pendant la saison d'hiver le seront, même pendant le dégel, dans la traversée des villes et agglomérations, ainsi que sur les sections de routes reliant ces villes et agglomérations aux stations, aux quais ou aux ports.

Il peut résulter de là que les contrats passés entre l'Etat et les entrepreneurs de l'entretien des routes doivent être modifiés. C'est pourquoi il a paru nécessaire d'introduire la disposition transitoire faisant l'objet de l'article 8. La date du 30 avril 1897 est celle de l'expiration du bail en cours de l'entretien des routes de l'Etat.

Cette date est encore assez éloignée pour que les provinces et les communes puissent, de leur côté, prendre telles mesures que de besoin à l'égard des entreprises d'entretien en cours sur les divers lots de voies de communication routière ressortissant à leur administration.

Le ministre de l'agriculture
et des travaux publics,
LÉON DE BRUYN.

II. — RAPPORT FAIT A LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (1), PAR M. LIEBAERT.

Messieurs,

Les dispositions qui règlent la police du roulage sont éparses 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 1841,
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.

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 sortiraient d'abord une réglementation générale et ensuite une triple réglementation complémentaire :

1^o Un règlement général consacré par arrêté royal serait applicable à toutes les voies de communication : routes de l'Etat, routes provinciales, voirie vicinale améliorée ou non améliorée et voirie urbaine;

2^o Un règlement complémentaire serait arrêté par le ministre des travaux publics, mais cet arrêté ministériel serait uniquement applicable aux routes de l'Etat;

3^o 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^o 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 législation, 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

(1) La section centrale, présidée par M. Snoy, était composée de MM. de Ramaix, Liebaert, Biart, d'Ursel, Delvaux, Hoyois.

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'Etat, 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'Etat ne possède que 7,300 kilomètres de routes, alors que les communes en possèdent plus de 23,000 — 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'Etat 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'Etat, 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 cassation 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'expérience 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'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.

« 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 déraillables, 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.

..

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 (p. 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 réglemen-

(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.

tée 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^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, ainsi que de celles prévues par l'article 4. »

Cet article défère 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 83 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° 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'Etat. »

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 na-

tionaux 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 fr. 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 minimes.

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 verbalisant et qui ne pourra excéder 200 francs. »

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. »

Les lois sur la police des chemins de fer (25 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 que l'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 1894, 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 routières. »

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 tous recours de droit. »

Le texte proposé par le gouvernement, et qui est emprunté à l'article 173 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 régissent 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^{er} et le 2^e 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, surviendraient 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^o 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 1840, les lois du 24 mars 1838, du 25 mars 1838 et du 24 mars 1841;

« 2^o L'article 557, §§ 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 régle-

mentaires 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'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 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

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.

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 85 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.

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 remisé, sauf en cas de faute prouvée dans le chef des agents de l'Etat.

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.

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

*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.

ART. 5.

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.

Adopté sans modification.

Projet du gouvernement.

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. 7.

Sont abrogés :

1^o La loi du 29 floréal an x, celle du 7 ventôse an xn, le décret du 13 août 1810, les lois du 24 mars 1838, du 25 mars 1838 et du 24 mars 1841 et les articles 1^{er} et 3 de l'arrêté royal du 8 novembre 1853 ;

2^o L'article 537, §§ 1 et 2, du code pénal en ce qu'il a de contraire aux règlements pris en exécution de la présente loi ;

3^o 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 six mois après leur publication.

III. — RAPPORT FAIT AU SÉNAT PAR LA COMMISSION DE L'AGRICULTURE ET DES TRAVAUX PUBLICS (1).

Messieurs,

Tout le monde est d'accord pour reconnaître qu'une réforme de la législation et des règlements surannés sur la police du roulage s'imposait.

Plusieurs pétitions adressées, tant à la Chambre qu'au Sénat, en font la demande formelle.

Le gouvernement en a pris l'initiative ; son projet de loi est relatif à la délégation à donner par la législature au pouvoir exécutif et à la réglementation proprement dite.

Les amendements de la section centrale, ceux du gouvernement et les discussions à la Chambre montrent combien la question est complexe et difficile.

Beaucoup d'intérêts sont en jeu :

Il est certain que la facilité des communications et l'introduction dans les usages de transports rapides, tels que les vélocipèdes et les automobiles, exigent que la législation sur le roulage soit plus générale qu'autrefois et puisse s'étendre davantage à tout le pays.

D'autre part, il y a à tenir compte des justes prérogatives provinciales et communales. Le projet de loi n'a en vue que l'unification de la police du roulage et nullement la conservation des routes.

Le rapport si complet présenté par l'honorable M. Liebaert, au nom de la section centrale, facilite beaucoup notre tâche.

L'article 1^{er} du projet de loi donne au gouvernement le droit de réglementer la matière et détermine l'étendue de cette réglementation. Elle s'applique à la police de roulage et de la circulation de

tous les moyens de transport par terre, des animaux de trait, de charge, de monture et des bestiaux. Elle n'édicte pas de prescriptions locales, comme celles qui concernent l'éclairage, le pavage, la plantation des arbres, qui restent du ressort des administrations communales.

Des règlements complémentaires pourront être arrêtés par les conseils provinciaux et communaux, pourvu qu'ils ne soient pas contraires aux lois et aux règlements généraux et qu'ils soient soumis à l'approbation du roi.

L'article 2 établit les pénalités éventuelles.

L'article 3 prévoit des dommages-intérêts, outre les pénalités.

L'article 4 a trait à la surveillance de l'exécution de la loi.

Le conseil national du cycle et de l'automobile belges aurait voulu que le droit de surveillance fût accordé à ses délégués.

Il est à remarquer que la surveillance doit s'étendre aux routes d'abord, mais ensuite aux cyclistes et automobilistes eux-mêmes en faveur des piétons, et que si le droit de verbaliser était donné aux cyclistes contre ceux qui enfreignent les dispositions du règlement sur les routes, le même droit devrait être donné aux piétons contre les infractions des cyclistes.

Mieux vaut s'en tenir pour la surveillance aux agents de l'autorité ; mais il ne serait peut-être pas sans intérêt de demander au gouvernement d'autoriser tous les intéressés d'affirmer, chez le cantonnier le plus proche, l'infraction dont ils ont été témoins ; ou bien de faire déposer chez le cantonnier et dans les maisons communales des boîtes destinées à recevoir les réclamations faites par écrit.

Ces boîtes seraient levées une ou deux fois par semaine et leur contenu adressé à l'ingénieur compétent, qui ferait parvenir ces réclamations à l'administration avec son avis.

C'est ainsi que des registres sont déposés dans

(1) Présents : MM. le vicomte Vilain XIIII, *vice-président* ; Davignon, Dumont, Fiévé et Vercurysse, *rapporteur*.

les gares de chemin de fer pour recevoir les réclamations des voyageurs.

L'article 5 règle l'application des tarifs de chargement, et spécialement en temps de dégel.

L'article 6 détermine les responsabilités.

L'article 7 établit le délai de prescription.

L'article 8 indique les lois et règlements anciens sur la police du roulage, qui sont abrogés.

La commission a adressé au gouvernement les questions suivantes :

I. Tous les chemins portés à l'atlas des chemins communaux sont-ils soumis à la loi en question ?

La réponse est affirmative. Veuillez remarquer, en ce qui concerne la police du roulage, qu'il n'y a pas sur ce point d'innovation. En effet, la loi du 24 mars 1838 a rendu applicables aux routes vicinales pavées ou empierrées les lois et règlements qui ont pour objet la police du roulage, le mode de perception, ainsi que le cahier des charges de la perception des droits de barrières sur les routes de l'Etat et sur les routes provinciales.

D'autre part, la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux donne aux provinces le droit de réglementer, moyennant l'approbation royale, la police des chemins vicinaux, c'est-à-dire de tous les chemins inscrits à l'atlas communal. Ces règlements peuvent porter, non seulement sur la police du roulage proprement dite, mais également sur tout ce qui a trait à la liberté et à la sécurité de la circulation.

Je crois utile d'ajouter que si la loi projetée est applicable aux chemins vicinaux comme aux routes royales et provinciales, le règlement général à prendre en exécution de la loi ne doit pas nécessairement être applicable à tous. Le gouvernement aura le droit d'exempter de l'application de tout ou partie du règlement général certaines catégories de voies communales, lorsque pareille exemption est indiquée.

II. L'autorité communale a-t-elle le droit, en certaines circonstances, à déterminer, d'obliger les voituriers à emprunter une voie indiquée par la dite autorité plutôt qu'une autre, si le détour n'excède pas une distance à déterminer ?

L'autorité communale a ce droit, en vertu de la loi des 16-24 août 1790, qui confie à la vigilance et à l'autorité des corps municipaux tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques.

III. Les prescriptions relatives aux poids et à la largeur des jantes des locomotives routières sont-elles un minimum qu'il est facultatif aux administrations communales d'augmenter ?

Cette question doit être résolue négativement.

Le projet de loi a été adopté par la Chambre par 78 voix contre 8 et 2 abstentions.

Votre commission, messieurs, l'a adopté à l'unanimité, sauf une abstention et elle vous en propose aussi l'adoption.

Le rapporteur.

Le vice-président,

A. VERCRUYSE.

Vicomte VILAIN XIII.

304. — 3 AOUT 1899. — Arrêté royal par lequel la chapelle de Wartet, à Marches-Dames, est érigée en succursale, et un traitement de 950 francs est attaché à la dite succursale. (Monit. du 12 août 1899.)

305. — 3 AOUT 1899. — Loi relative à la garde civique (droit de timbre) (1). (Monit. du 6 août 1899.)

Léopold II, etc. Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Sont exempts du timbre et dispensés de la formalité de l'enregistrement, les actes relatifs à l'application de la loi sur la garde civique.

Art. 2. Le rejet des pourvois formés en matière de garde civique ne donne pas lieu à la condamnation prescrite par l'article 58 de la loi du 4 août 1832.

Art. 3. La loi du 10 février 1866 est remise en vigueur.

Art. 4. Est abrogé l'article 62, 5^o, de la loi du 25 mars 1891.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre des finances, M. J. LIEBAERT, et par le ministre de la justice, M. V. BEGEREM.)

306. — 3 AOUT 1899. — Arrêté royal par lequel l'église de Xhignesse, à Hamoir, est érigée en chapelle ressortissant à l'église succursale de Hamoir, et un traitement de 600 francs sera attaché à cette chapelle, à compter du premier jour du mois qui suivra la publication du présent arrêté. (Moniteur des 14-15 août 1899.)

307. — 3 AOUT 1899. — Arrêté royal par lequel l'oratoire du hameau de Luchteren, à Tronchiennes, est érigé en chapelle,

(1) Session de 1898-1899.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 14 mars 1899, n^o 122. — Rapport de la section centrale. Séance du 18 juillet 1899, n^o 259.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 1^{er} août 1899, p. 2174-2175.

Session de 1898-1899.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Projet de loi n^o 124. — Rapport de la commission. Séance du 2 août 1899, n^o 181. *Annales parlementaires.* — Discussion et adoption. Séance du 2 août 1899.