

Report, fr. 5,184,360 20

CHAPITRE XV.

Dépenses imprévues.

Article unique. Crédit ouvert pour les dépenses imprévues,

20,000 »

Total, fr. 3,204,360 20

96. — 24 MARS 1841. — *Loi ouvrant un crédit supplémentaire au département des travaux publics pour le paiement de diverses dépenses de 1840 et années antérieures.* (Bull. offic., n. XIV.) (1).

Léopold, etc. Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété, et nous ordonnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Il est alloué au département des travaux publics un crédit supplémentaire de cent cinquante-neuf mille vingt francs vingt-sept centimes (fr. 159,020 27 c.), pour l'acquit de dépenses de 1840 et années antérieures.

Art. 2. Ce crédit sera réparti de la manière suivante :

1 ^o Fournitures de bureaux, impressions, achats et réparations de meubles; chauffage et éclairage du ministère,	fr. 12,782 11
2 ^o Papiers pour l'administration centrale des postes et le service des provinces,	2,500

A reporter, fr. 15,282 11

Report, fr. 15,282 11

3 ^o Routes,	148 15
4 ^o Poldres,	84,036 77
5 ^o Personnel des ponts et chaussées,	31,417 64
6 ^o Personnel des postes,	14,156 03
7 ^o Matériel des postes,	8,645 25
8 ^o Transport des dépêches (postes),	3,500
9 ^o Remboursements aux officiers étrangers (postes),	1,834 32

Total égal, fr. 159,020 27

Mandons et ordonnons, etc.
Contre-signé par le ministre des travaux publics (M. Ch. Rogier).

97. — 24 MARS 1841. — *Loi modifiant la législation sur le roulage.* (Bull. offic., n. XIV.) (2).

Léopold, etc. Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété, et nous ordonnons ce qui suit (3) :

Art. 1^{er}. Par modification à l'art. 1^{er} de la loi

(1) Présentation à la chambre des représentants le 18 mars 1841. — *Monit.* du 19. — Rapport par M. Peeters. — Discussion et adoption à l'unanimité des 71 membres présents le 19 mars. — *Monit.* du 20.

Rapport au sénat par M. Malon - Vergauwen le 22 mars. — *Monit.* du 24. — Adoption sans discussion le 23 mars, à l'unanimité des 26 membres présents.

(2) Proposition à la chambre des représentants par MM. de Mérode et d'Hoffschmidt le 27 janvier 1840. — *Monit.* des 28 et 31 janvier. — Rapport par M. Jadot le 18 février. — *Monit.* des 19 et 23. — Discussion le 22 février. — *Monit.* du 23. — Adoption le même jour par 49 voix contre une. — *Monit.* du même jour.

Rapport au sénat par M. Van Muysen. — Discussion le 24 février 1841. — Adoption le même jour par 18 membres contre 16. — *Monit.* du 25.

(3) La proposition de MM. de Mérode et d'Hoffschmidt se bornait à cet article unique : « Par modification à l'art. 1^{er} de la loi du 17 ventôse an XII, sur la police du roulage, la circulation des voitures à jantes étroites et à quatre roues, attelées de deux chevaux, est permise. »

Voici comment ils la développent :

« Si nos cultivateurs n'ont point jusqu'ici obtenu de modification à l'article 1^{er} de la loi de ventôse an XII, ce n'est pas que cet article, tel qu'il était formulé, ne leur ait imposé une très-grande gêne et de notables embarras. Souvent ils ont dû choisir les ténèbres de la nuit pour emprunter les roues, lorsqu'ils ne possédaient que deux chevaux et un chariot à jantes ordinaires, ou quand le mauvais état des chemins de traverse qu'ils avaient à parcourir avant d'atteindre le pavé rendait trop difficile l'emploi d'une lourde voiture à jantes larges; les villageois, plus isolés les uns des autres, songent moins à s'unir pour défendre leurs intérêts que les habitants des villes ou les entrepreneurs de spéculations industrielles. — Tandis que les messageries et le roulage du commerce réclamaient sans cesse de l'administration les tolérances les plus larges possibles, tandis que les grosses diligences, les énormes voitures attelées de cinq et six chevaux, obtenaient le droit d'accumuler des charges sous lesquelles on voit fléchir les routes les plus solides, le fermier, plus patient, réclamait avec moins d'insistance contre l'interdiction de circuler sur ces mêmes routes avec son chariot de campagne, attelé seulement de deux chevaux, et cependant, jamais celui-ci n'ébranlera le pavage

du 7 ventôse an xii, le roi pourra permettre la circulation des voitures à bandes étroites et à

quatre roues, attelées de deux chevaux au plus, sous telles conditions et restrictions que les loca-

des voies publiques comme les maisons ambulantes, destinées au transport de marchandises indigènes ou étrangères. Je n'adresse sur ce point aucun reproche de partialité à M. le ministre des travaux publics. Il était lié par les prescriptions absolues de la loi ; et souvent, messieurs, celle-ci voulant trop réglementer elle-même, restreint outre mesure les pouvoirs facultatifs du gouvernement, et devient ainsi plus despotique que ne pourraient jamais l'être les dépositaires de l'autorité :

« Il me semble superflu de présenter d'autres développements à l'appui du projet de loi très-court, que j'ai l'honneur de soumettre à la chambre, d'accord avec mon honorable collègue M. d'Hoffschmidt. Une révision complète de la législation sur la police du roulage, absorberait un temps précieux nécessaire à l'examen d'objets, qui dans notre programme sont urgents. L'article unique, que nous proposons aujourd'hui, devant produire d'utiles effets sans entraîner une discussion longue, nous avons cru qu'il importait de provoquer au plus tôt son adoption, dont l'agriculture se félicitera. » (*Monit.* du 31 janv. 1840.)

M. le ministre des travaux publics avait consulté le corps des ponts et chaussées sur cette proposition ; voici quel a été son avis, reproduit dans le rapport de la section centrale :

« 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 réclament 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, M. le ministre, que la proposition de M. 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 le pays de montagne où les chevaux sont généralement de petite taille ; que l'on aura égard au mode de construction des chaussées, soit empierrément, 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 adjudgé 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, ajoute la section centrale, M. le ministre des travaux publics appelle l'attention de la section centrale sur l'art. 5 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 voiture, 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 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. 5 de la loi du 29 flo-

lité, les saisons et les circonstances pourront exiger (1).

Art. 2. Par dérogation à l'article 3 de la loi du

29 floréal an x, il pourra en général être déterminé par arrêté royal un autre mode de vérification que celui des ponts à bascule (2).

réal 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 Charleroy 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 xi, s'appliquerait aux voitures à deux roues aussi bien qu'aux voitures à quatre roues, ainsi que le propose la première 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. » (Rapport de la section centrale.) — *Monit.* du 23 février 1840.)

(1) « J'aurais préféré, dit M. d'Huart, la proposition telle qu'elle avait été formulée par les honorables MM. Félix de Mérode et d'Hoffschmidt au projet de loi actuellement soumis à la chambre.

— Ce dernier projet abandonné à l'administration le soin de déterminer le nombre de chevaux et le nombre de roues des voitures à jantes étroites qui pourront circuler sur les grandes routes et, par conséquent, laisse à l'arbitraire une disposition conservatrice de nos grandes routes, à laquelle il importe de ne déroger qu'avec une extrême prudence. — La proposition de MM. F. de Mérode et d'Hoffschmidt avait l'avantage de stipuler qu'il n'y aurait que les voitures à quatre roues, à jantes étroites, attelées de deux chevaux, qui pourraient circuler sur les grandes routes. Si nous abandonnons cette réserve, on ira donc jusqu'à autoriser la circulation sur les grandes routes des voitures à deux roues, à jantes étroites, attelées de deux chevaux. C'est là une dérogation par trop forte à la loi qui nous régit. — Il est évident que la circulation des voitures à quatre roues, quelles qu'elles soient, abîme moins les routes que

la circulation des voitures à deux roues. Dans le premier cas la charge est répartie également sur quatre roues, dans le second elle porte sur un seul essieu.

» Si l'on veut abandonner, je ne dirai pas au ministre (car il est évident que le ministre n'agira que d'après les rapports qui lui parviendront des provinces), mais à l'arbitraire des ingénieurs, l'application de la disposition utile que proposeraient les honorables membres, soit; mais du moins en laissant à l'administration cette faculté, il faudrait la restreindre, dans le sens de la proposition primitive, aux voitures à quatre roues attelées de deux chevaux, et c'est ce que je demande. »

M. le ministre des travaux publics : « Si la proposition était restée formulée comme elle l'avait été par ses honorables auteurs, j'aurais été forcé de m'y opposer; elle me paraissait beaucoup trop impérative, beaucoup trop absolue. — Je crois que la faculté qu'autorise l'article 1^{er} ne recevra l'application que dans quelques localités que j'appellerai d'exception. Il est impossible d'en faire le droit commun du pays; on est bien forcé de s'en remettre au gouvernement. — Ne pensez pas, messieurs, comme pourraient le faire croire les paroles du préopinant, que cette affaire sera abandonnée à l'administration subalterne en quelque sorte. Il faudra un arrêté royal; car j'ai insisté pour qu'on se servît dans l'art. 1^{er} de l'expression « le roi » qui indique clairement que l'autorisation ne sera donnée ni par les gouverneurs, ni par les ingénieurs, ni même par arrêté ministériel. Il faudra un arrêté royal inséré au *Bulletin officiel*, c'est-à-dire, qui aura reçu toute la publicité possible. Je me propose même, dans la première application de cette disposition, de ne soumettre au roi que des arrêtés temporaires; c'est-à-dire que le non-renouvellement de l'arrêté, à l'époque de l'expiration, suffirait pour faire tomber la mesure. Toute le monde sera prévenu que c'est un essai que l'on fera.

» Quant à l'observation spéciale de l'honorable M. d'Huart, si cette observation devait être d'un grand poids aux yeux de la chambre, il y aurait moyen d'y faire droit; ce serait d'ajouter à l'article 1^{er} la mention des quatre roues. Remarquez, messieurs, que, dans le rapport de la section centrale, à ma demande, on a inséré que le gouvernement aurait la faculté d'examiner s'il n'y avait pas lieu d'admettre cette réserve; cet examen exige du temps; je n'ai pas actuellement tous les renseignements nécessaires pour rien proposer. Toutefois, si l'assemblée partage l'opinion de l'honorable membre, on se bornera à ajouter à l'article 1^{er} la mention des quatre roues, comme je l'ai déjà dit. » (Séance du 22 février 1840. — *Moniteur* du 23.)

(2) M. d'Huart : « Messieurs, je désire avoir une explication sur le but de cet article, et sur l'exécution qui y sera donnée, car l'adoption de cette disposition pourrait nous entraîner à une grande

Art. 3. Les infractions aux dispositions prises en exécution, tant dans la présente loi que de l'art. 7 de la loi du 7 ventôse an XII, seront punies des peines portées par l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818 (1).

Mandons et ordonnons, etc.

Contre-signé par le ministre des travaux publics (M. Ch. Rogier).

Article unique. Le personnel du tribunal de Bruxelles est augmenté d'un juge.

Par modification à l'art. 56 du Code d'instruction criminelle, le gouvernement est autorisé à nommer un troisième juge d'instruction dans l'arrondissement de Bruxelles,

Mandons et ordonnons, etc.

Contre-signé par le ministre de la Justice (M. M.-N.-J. Leclercq.)

98. — 25 MARS 1841. — *Loi relative à la nomination d'un troisième juge d'instruction dans l'arrondissement de Bruxelles.* (Bull. offic., n. XIV.) (2).

Léopold, etc. Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété, et nous ordonnons ce qui suit :

98 bis. — 16 MARS 1841. — *Loi qui divise la commune de Berchem-Sainte-Agathe pour former des communes distinctes sous les noms de Berchem-Sainte-Agathe et de Koekelberg.* (Bull. offic., n. XIV.) (3).

Léopold, etc. Nous avons, de commun accord

dépense. Le gouvernement obtiendrait le pouvoir d'établir un autre mode de vérification du poids des voitures que celui existant, et nous nous engageons implicitement ainsi à lui donner ultérieurement les moyens de pourvoir à la dépense plus ou moins forte que pourrait entraîner ce nouveau mode de vérification. — Je voterai pour l'art. 2, s'il a pour objet de diminuer la dépense du mode actuel de vérification du poids des voitures, en même temps qu'il assurerait un plus grand nombre de points de vérification; mais s'il restait des doutes à cet égard, je regarderais comme préférable de laisser les choses dans l'état actuel, et d'attendre que le gouvernement eût reconnu la supériorité d'un nouveau mode de vérification qu'il viendrait nous soumettre pour voter, s'il y avait lieu, les fonds nécessaires à sa mise à exécution.

M. le ministre des travaux publics : « Messieurs, c'est une raison d'économie qui m'a engagé à demander que cette disposition fût introduite dans la loi. Le gouvernement pourrait aujourd'hui, au moyen du crédit annuel qui lui est alloué pour les routes, établir des ponts à bascule : il n'y a que 21 ponts à bascule dans le royaume. Le gouvernement a reculé devant l'établissement d'un plus grand nombre de bascules, bien que des moyens de vérification soient réclamés dans beaucoup de localités; le gouvernement s'est trouvé dans l'impossibilité d'introduire légalement un autre moyen de vérification que celui des ponts à bascule. Cependant il en existe d'autres. On a, entre autres, par des arrêtés provinciaux dont on peut toutefois contester la légalité, introduit la vérification au moyen du cubage : c'est ce qui se fait sur quelques routes provinciales du Hainaut. — Je me propose donc de faire examiner quels sont les moyens de vérification aussi sûrs et plus économiques que celui des ponts à bascule. Je pense qu'il y aura lieu d'ouvrir une espèce de concours sur cette question, de faire un appel aux savants. — Je considère donc la disposition dont il s'agit

comme une véritable amélioration; elle devenait nécessaire par suite des facilités que les auteurs du projet de loi demandaient dans l'intérêt de la circulation. »

(1) M. le ministre des travaux publics : « En vertu de la présente loi, le gouvernement sera autorisé à régler les conditions de circulation des voitures à bandes étroites. Aux termes de l'art. 7 de la loi du 7 ventôse an XII, le gouvernement est déjà autorisé à régler les conditions de circulation des voitures à larges bandes. Ainsi, pour les unes, le gouvernement trouve ses pouvoirs dans la loi qui vous occupe en ce moment; pour les autres, le gouvernement puise ses pouvoirs dans l'art. 7 de la loi du 7 ventôse an XII.

» Des doutes se sont élevés sur la question de savoir si l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818, qui établit des pénalités, peut être invoqué lorsqu'il s'agit de dispositions prises en vertu de l'art. 7 de la loi du 7 ventôse an XII, on pense généralement qu'il y a lieu d'appliquer à ces cas l'article premier de la loi du 6 mars 1818; néanmoins pour faire cesser tout doute à cet égard, j'ai proposé la nouvelle rédaction dont M. le président vient de donner lecture. » (Séance du 22 février 1840. — *Monit.* du 23.)

(2) Présentation à la chambre des représentants le 24 février 1840. — *Monit.* du 25. — Rapport par M. Verhaegen le 17 février 1841. — *Monit.* du 18. — Discussion et adoption à l'unanimité des 65 membres présents le 11 mars. — *Monit.* du 12. Rapport au sénat par M. Dupont d'Aherès le 18 mars. — *Monit.* des 19 et 20. — Adoption sans discussion à l'unanimité des 29 membres présents le 20 mars. — *Monit.* du 22.

(3) Rapport à la chambre des représentants par M. Milcamps le 18 janvier 1841. — *Monit.* du 19. — Adoption le 21 à l'unanimité des 65 membres présents. — *Monit.* du 22.

Rapport au sénat par M. Van Muysen. — Discussion et adoption le 20 février par 25 voix contre 5. — *Monit.* du 23.