

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 27 JANVIER 1840.

---

*DÉVELOPPEMENTS de la proposition de MM. F. DE MÉRODE et  
D'HOFFSCHMIDT, portant des modifications à la police de roulage.*

---

MESSIEURS,

La loi de ventôse an XII, sur la police de roulage, en créant le système des jantes larges imité de l'Angleterre, a puissamment contribué au maintien de la stabilité des routes; toutefois elle porte l'empreinte de cette uniformité trop absolue que l'on donne généralement en France aux réglemens administratifs. Aucune différence n'a été établie entre les pays de montagne et les pays de plaine, entre les contrées où l'on ne trouve que des matériaux peu solides, et les régions dont les cailloux ou roches ont une grande dureté. Les mêmes règles s'appliquent aux routes pavées et aux routes en empierremens, aux routes dont les pentes et contre-pentes sont très rapides et à celles qui sont tracées sur un niveau presque égal.

Dans un vaste royaume comme la France, l'agriculteur se sert ici de bœufs ou de chevaux de première force, là de bêtes de trait faibles et de petite taille; n'importe, tous sont assujétis par un régime inflexible aux mêmes obligations ou prohibitions. C'est ainsi, Messieurs, que l'interdiction de circuler avec des voitures portées sur des roues à jantes étroites, attelées de plus d'un cheval, a été appliquée aux voitures à quatre roues comme aux voitures à deux roues, et cela sans distinction; il est cependant facile de concevoir combien elles diffèrent entre elles; car, en réalité, une voiture à quatre roues représente deux voitures à deux roues: or, si la voiture à deux roues, à jantes étroites, peut circuler avec un cheval, pourquoi ne pas permettre à la voiture à quatre roues de circuler avec deux chevaux? Certainement les quatre roues de deux charrettes chargées chacune de 1,500 livres fatiguent autant les routes que les quatre roues d'un chariot chargé de 3,000 livres. La réaction des charrettes dont chaque roue porte 750 livres, sera même plus forte à l'égard du pavé ou de l'empierrement que la réaction du chariot dont chaque roue supportera le même poids; car personne n'ignore que les secousses reçues par

l'objet placé sur la voiture du premier genre, sont plus rudes que celles qu'il éprouve sur la voiture du second.

Mais pourquoi le législateur français a-t-il complètement assimilé le chariot et la charrette à jantes étroites, en ce qui concerne la tolérance de l'attelage? Je ne puis m'expliquer son système sur ce point, que parce qu'en France les règlements se combinent particulièrement sur les coutumes des environs de Paris, et que les provinces écartées du centre, s'arrangent ensuite comme elles peuvent des dispositions de ces règlements. Les agriculteurs de la Beauce et de la Brie n'emploient que des voitures à deux roues, qui tracent dans les chemins de profondes ornières. On a jugé avec raison, que l'on ne devait autoriser pour ces voitures, quand leurs roues étaient à jantes étroites, que l'attelage d'un cheval; on ne s'est point occupé des convenances des cultivateurs de la Lorraine, de la Franche-Comté et d'une grande partie de la Belgique, alors unie à la France, lesquels se servent de chariots à quatre roues; et, chose singulière, pendant qu'on permettait de joindre deux forts bœufs à des voitures portées sur deux roues à jantes étroites, on défendait l'emploi de deux chevaux pour des voitures portées sur quatre roues. Un cheval est, sans doute, moins fort qu'une paire de bœufs de moyenne taille, et si l'on a toléré l'attelage de deux de ces animaux à une voiture à deux roues, mieux encore devait-on permettre celui de deux chevaux à une voiture à quatre roues, voiture qui est, comme chacun sait, généralement en usage en Belgique, particulièrement dans le Luxembourg, la province de Namur, le Hainaut et le Brabant. De cette complète assimilation des voitures de campagne à jantes étroites, établies sur quatre et deux roues, il résulte que le voiturier cultivateur des cantons où les quatre roues sont en usage, ne peut jamais circuler hors des chemins de traverse avec son chariot ordinaire; il est en effet trop lourd pour être traîné par un cheval, et même, excepté dans les pays de plaine presque unie, le fermier ne peut, sous le régime actuel, circuler avec un attelage de deux chevaux; car, s'il possède un chariot à jantes larges, fussent-elles de la moindre dimension, le dit chariot est trop massif pour que deux chevaux fussent à le traîner avec sa charge. Il est donc obligé d'employer au moins trois chevaux et plus ordinairement quatre, ce qui augmente beaucoup pour un transport peu considérable, les frais d'auberge et de barrières; en outre, nombre de laboureurs attachés à la petite culture ne possèdent pas trois et quatre chevaux en état de service.

Si nos cultivateurs n'ont point jusqu'ici obtenu de modification à l'art. 1<sup>er</sup> 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 routes, 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 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 sont dans notre programme 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 plutôt son adoption , dont l'agriculture se félicitera.

**COMTE F. DE MÉRODE.**

**D'HOFFSCHMIDT.**

## PROJET DE LOI.

---

Leopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

### ARTICLE UNIQUE.

Par modification à l'art. 1<sup>er</sup> 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.

Mandons et ordonnons, etc.