

# Projet de nouvelle loi sur la police des routes: projet du 14 janvier 1908

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **34 (1908)**

Heft 9

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-26851>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

*En pleine voie*, sur les parcours Seebach-Affoltern et Affoltern-Regensdorf, le fil de contact est fixé, soit à un isolateur placé au sommet des poteaux (fig. 18), soit à un isolateur placé à l'extrémité d'un court support horizontal et surmonté d'un bras rigide ou d'un bras articulé à ressort (fig. 16). Le fil est à une hauteur de 4,5 mètres au-dessus des rails et la prise de courant se fait par dessus (position I de l'archet). La plupart des poteaux sont de vieux rails de roulement.

Dans les *passages* et dans tous les endroits où la sécurité l'exige, par exemple, dans les courbes, la ligne de contact comporte deux fils voisins, réunis par des petites tiges fixées à l'un des fils et passant librement dans un œillet que porte l'autre fil. De cette façon, si l'un des fils vient à rompre, l'autre le retient et l'empêche de tomber (fig. 17).

Une bonne partie de la ligne est construite en vue de la

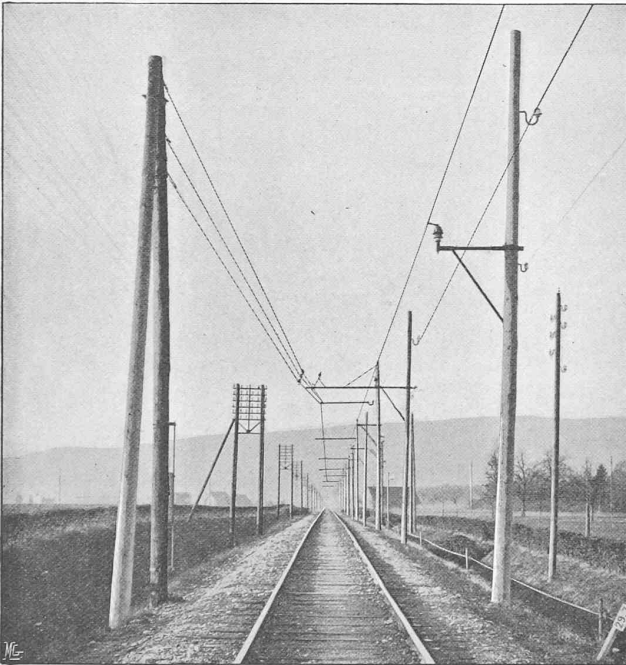


Fig. 20. — Commencement de la ligne à archet ordinaire et fin de la ligne à archet convexe, à la sortie de la station de Regensdorf.

prise de courant sur le côté du fil de contact (position III ou verticale de l'archet latéral convexe) qui est suspendu à une hauteur moyenne de 5,4 m. au-dessus des rails; il n'est pas sans intérêt de remarquer que, dans ces conditions, la flèche du fil de contact ne présente aucun inconvénient tant, naturellement, qu'elle n'excède pas certaines limites.

Les réseaux des lignes de contact des stations d'Affoltern et de Regensdorf, qui, comme nous l'avons déjà fait remarquer, sont également disposés en vue de la prise de courant latérale, peuvent, dans leur ensemble, être mis hors circuit indépendamment des lignes de la pleine voie. Toute la ligne de contact Seebach-Regensdorf est, d'ailleurs, sectionnée en un certain nombre de tronçons commandés par des interrupteurs à cornes. Le passage d'une section à la suivante se fait des plus simplement dans l'espace d'une portée. Les

poteaux intéressés sont surmontés de deux isolateurs dont l'un sert de point d'arrêt de la section commençant ou finissant.

Au-dessus des passages à niveau importants, le fil de contact est, la plupart du temps, hors circuit; il forme, sur l'espace voulu, une courte section isolée dont les extrémités sont arrêtées de la même façon que les extrémités des sections normales et qui n'est mise sous tension qu'au moment du passage d'un train, au moyen d'un interrupteur que manœuvre le garde-barrière ou qu'actionne automatiquement la barrière de fermeture du passage à niveau. La ligne de contact de la section dont le passage à niveau fait partie n'est cependant pas interrompue, mais simplement déviée vers le haut à l'endroit du passage.

Les interrupteurs de section ou de stations sont des interrupteurs à cornes, montés sur poteaux en fer et commandés par transmission. Dans les stations, la commande de ces appareils est combinée avec celle des signaux (fig. 18 et 19).

(A suivre).

## CANTON DE VAUD

### Projet de nouvelle loi sur la police des routes.

*Projet du 14 janvier 1908.*

La loi vaudoise actuelle sur la police des routes date de 1851, époque déjà lointaine, ou qui le paraît du moins, puisqu'elle est antérieure à la construction des chemins de fer dans notre pays.

Si l'on sait que la voie ferrée porta, au début, un coup sensible au trafic routier, on n'ignore pas non plus que les routes ont repris graduellement, par suite de l'extension considérable des chemins de fer, une nouvelle importance comme débouchés naturels et obligatoires de ceux-ci.

Cette importance s'est accrue par l'établissement des chemins de fer routiers, des tramways, et, depuis peu d'années, par l'apparition de toutes ces variétés de véhicules automobiles qui les sillonnent, transportant des voyageurs ou des marchandises.

Si l'on ajoute à ces considérations que le terrain des routes, domaine public, est de plus en plus emprunté et remué pour la pose et le service de toutes sortes de canalisations et, notamment, de lignes électriques, inconnues auparavant, on conçoit que la loi en question ne correspond plus qu'incomplètement aux multiples exigences de la situation actuelle.

C'est dire que depuis quelque temps la nécessité s'imposait de remettre cette loi sur la police des routes à la hauteur des besoins du jour tant dans le sens des considérations que l'on vient de résumer que pour d'autres raisons, celle notamment d'harmoniser les dispositions légales avec les lois et règlements spéciaux en vigueur sur la police des chemins de fer, la circulation des automobiles, l'installation des lignes électriques, etc.

CONCOURS POUR DES BATIMENTS UNIVERSITAIRES, A ZURICH

Ayant admis en principe qu'une loi aussi importante doit être suffisamment explicite pour se passer de règlement d'exécution, dans le projet de nouvelle loi on a traité d'une façon détaillée la matière qui doit en constituer le fond, et dans laquelle se trouvent naturellement les dispositions de la loi actuelle qui ne sauraient varier ou vieillir. Puis on a ajouté quelques dispositions générales reconnues nécessaires pour régler la marche à suivre dans les cas spéciaux, concernant soit la circulation, soit l'administration du domaine public.

Le projet comprend six chapitres.

Le premier contient des dispositions générales, le

deuxième se rapporte à la police de la circulation, le troisième à celle de la voie et de ses abords, le quatrième aux constructions et alignements le long des routes, le cinquième aux ouvrages et installations sur le domaine public, soit sur le terrain des routes, et le sixième aux pénalités.

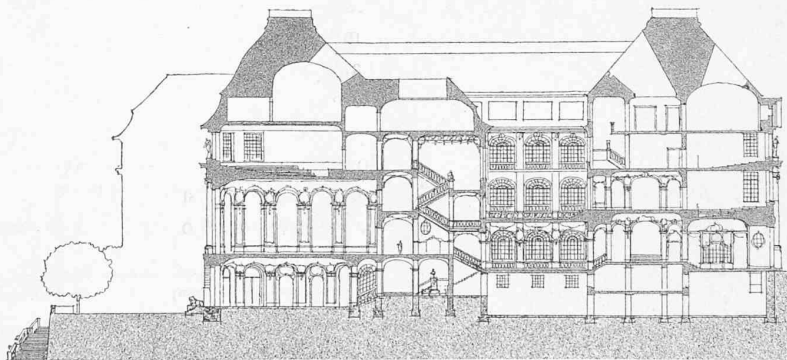
Dans les dispositions générales, l'art. 4 nous paraît combler une lacune de la loi actuelle.

Art. 4. — Lorsqu'il est notoire que des charrois réguliers et quotidiens entre deux points sont une cause d'usure normale des routes, les auteurs peuvent être appelés à contribuer aux frais d'entretien.

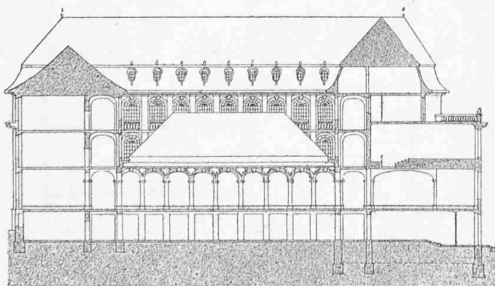
Il n'est que juste, en effet, de pouvoir appeler à contribuer aux frais d'entretien



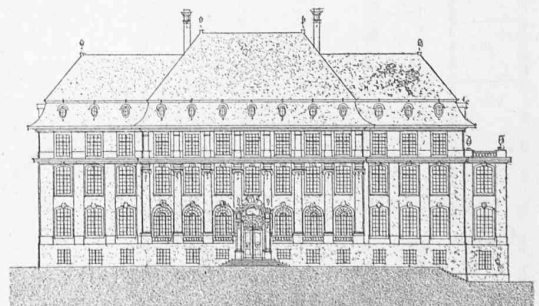
Perspective.



Coupe à travers le bâtiment universitaire. — 1 : 800.



Coupe à travers l'institut zoologique. — 1 : 800.



Façade de l'institut zoologique.  
Vis-à-vis du Polytechnicum. — 1 : 800.

Clichés de la « Schweizerische Bauzeitung ».

II<sup>e</sup> prix. Projet : « Akropolis », de MM. Bracher, Widmer & Daxelhofer, architectes, à Berne.

d'une route celui ou ceux qui, par leur trafic, l'usent d'une façon anormale, en accaparant pour ainsi dire l'usage et le bénéfice au détriment de la circulation normale et de l'intérêt général.

On pourrait rappeler, à cet égard, quelles grosses dépenses certaines communes sont obligées de faire sans aucune compensation, et sans arriver d'ailleurs à un résultat convenable.

L'usure d'une route dépendant, toutes choses égales d'ailleurs, de la pression exercée par les roues, la question de leur largeur intervient.

Après examen minutieux de cette question, déjà tant discutée, on a reconnu préférable, malgré tout, de ne pas la passer sous silence dans la loi, comme c'est le cas ailleurs où on laisse plus ou moins à l'industrie le soin de s'arranger.

On l'a donc réglée à l'art. 7 d'après le poids des véhicules chargés et non plus d'après le nombre de chevaux dont ils sont attelés, qui est évidemment variable suivant que le transport se fait à la montée ou à la descente.

Art. 7.— La largeur du bandage des roues est fixée, d'après le poids des véhicules chargés, comme suit :

6 cm.	jusqu'à la limite de	2	tonnes;
9 cm.	»	3 1/2	»
12 cm.	»	5	»
15 cm.	»	7	»
18 cm.	»	10	»

Ces dispositions ne sont pas applicables aux chars de campagne, servant à l'exploitation des fermes, à la culture des terres, au transport des récoltes des champs à la ferme et de la ferme aux champs et aux lieux de vente.

Pour les voitures de luxe, la largeur du bandage peut être inférieure à 6 cm.

L'emploi de roues à bandages canelés, cloutés, etc., pouvant détériorer les chaussées, est interdit.

Il est fait exception toutefois à l'égard des machines agricoles et des véhicules ayant des roues à bandage élastique, pour le transport des personnes.

Les largeurs de roues admises sont d'ailleurs les mêmes que dans la loi actuelle, afin d'éviter au matériel existant des transformations qui se justifieraient d'autant moins que ces largeurs sont maintenant consacrées par la pratique industrielle de nos contrées.

Quant aux charges limites qui leur sont appliquées, elles sont telles que la pression par cm. est en moyenne celle produite par le rouleau compresseur.

Il convient de faire remarquer que les chars de campagne et les voitures de luxe sont exceptés de ces dispositions, comme actuellement.

Dans ce même chapitre de la circulation, on a dû introduire à l'art. 11 l'obligation pour chaque véhicule d'avoir un conducteur.

Cette mesure, que prescrivait déjà l'ancienne loi de 1811, n'avait pu prévaloir lors de la discussion de la loi du 16 janvier 1851 parce qu'on estimait alors qu'elle porterait une grave atteinte au transit.

Mais les conditions, aujourd'hui, n'étant plus les mêmes, ce motif disparaît, tandis que les raisons de la mesure dont il s'agit ont augmenté de valeur depuis que les routes sont parcourues par des tramways, des chemins de fer et par les automobiles.

C'est au surplus pour les mêmes raisons, et pour tenir compte des réclamations faites à ce sujet, qu'on a reconnu nécessaire de prescrire, à l'art. 16, que tous les véhicules, sauf les chars de campagne, à la rentrée des récoltes, doivent, la nuit, être munis d'une lanterne éclairant convenablement la route.

Rappelons à cet égard que lors de la discussion de la loi de 1851, l'article du projet concernant cette question d'éclairage, qui figurait déjà dans la loi de 1811, visait les conducteurs de chars et voitures quelconques. Cette obligation, trouvée trop gênante pour être générale, fut restreinte aux chars de roulage et voitures publiques.

On alléguait du reste qu'elle n'avait jamais été exécutée.

Mais les circonstances, aujourd'hui, font un devoir d'y revenir par précaution sinon par nécessité, attendu que les risques d'accident ont sensiblement augmenté depuis que circulent les automobiles.

Dans le chapitre III, signalons, en ce qui concerne « la police de la voie et de ses abords », les dispositions de l'article 25 assimilant les noyers et châtaigniers aux arbres forestiers qui ne peuvent être plantés à moins de 3 m. de la limite des routes, et celles de l'art. 26 fixant à 4 m. 50 la hauteur d'élagage pour les branches qui s'étendent sur le domaine public.

L'art. 31 qui traite de l'élagage des branches d'arbres le long des ruisseaux et rivières serait peut-être mieux placé dans la loi sur la police des eaux courantes, vu qu'il se rapporte à un objet n'intéressant les routes qu'indirectement (obstruction à l'écoulement des eaux).

Il est aisé de comprendre pourquoi l'art. 32 prescrit que les murs de clôture ne pourront, sans autorisation, être construits ou reconstruits le long des routes à moins de 3 mètres de leurs limites et non plus de leur axe, comme le dit la loi actuelle.

Cette disposition signifie, en effet, que le moment est venu de ne plus laisser s'accumuler trop d'obstacles au rélargissement des routes, question qui devient importante pour certaines régions du pays.

C'est aussi pour ce motif que dans le chapitre des constructions et alignements, l'art. 48 stipule qu'aucun bâtiment ne peut être construit ou reconstruit à moins de 3 m. de la limite d'une route, et, art. 50, que l'interdiction de bâtir qui peut en résulter n'est pas limitée en durée, et ne comporte le paiement d'aucune indemnité.

Et lorsqu'il s'agit d'installations permanentes sur le domaine public, les expériences faites dans ce domaine ont conduit à prescrire, à l'art. 52, que dans tous les cas où ces installations peuvent être une cause d'aggravation des dépenses d'entretien ou de correction d'une route, cette aggravation est supportée par les intéressés.