

Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 6 MARS 1834.

***Développemens de la proposition de M. R. DE PUYDT
relative à un emprunt de 16 millions pour être
affectés à la construction de routes.***

MESSIEURS,

Le besoin le plus impérieux de l'époque, c'est le développement agricole et industriel.

La proposition qui vous est soumise tend à favoriser ce développement en Belgique par le perfectionnement des communications intérieures.

C'est presque une vérité mathématique de dire, que la prospérité de l'agriculture et du commerce d'un pays est en raison du nombre et du bon état de ses communications.

Un coup-d'œil sur la statistique des routes en Belgique confirme ce que j'avance.

Le tableau suivant fait connaître le rapport des surfaces de provinces aux longueurs de route.

	LIEUES CARRÉES	LONGUEUR DE ROUTES	
		EN LIEUES.	EN MÈTRES PAR LIEUE CARRÉE.
Flandre orientale.	145	100	3,450
Hainaut.	149	102	3,400
Brabant.	131	80	3,050
Liège.	115	58	2,500
Flandre occidentale	146	70	2,350
Namur	139	60	2,150
Anvers	113	40	1,750
Limbourg	108	30	1,450
Luxembourg.	260	60	1,150

Les provinces de Flandre, Hainaut et Brabant qui sont les plus favorisées, puisqu'on y trouve de 3050 à 3450 mètres de routes par lieue carrée et de nombreux canaux, sont aussi celles où l'agriculture est la plus prospère; tandis que les provinces d'Anvers, Limbourg et Luxembourg qui n'ont que 1100 à 1700 mètres de routes par lieue sont certainement les plus arriérées.

Dans tout pays en progrès, nous voyons l'agriculture influencer sur l'industrie et le commerce; nous voyons le perfectionnement des routes amener le creusement de canaux artificiels, la canalisation des rivières, l'établissement de chemins de fer: cette progression est naturelle, elle est générale.

Les routes d'abord à l'usage de tous et propres à tous les moyens de transport par chevaux, charrettes, voitures deviennent pour ainsi dire le principe créateur de mille industries locales.

Les canaux et chemins de fer, moyens plus perfectionnés, supposent l'existence préalable d'une grande quantité de produits à mettre en mouvement, ce qui arrive quand les petites industries ont fait éclore des spéculations plus étendues et donné naissance à des établissemens plus considérables, quand la population s'est accrue, s'est agglomérée sur les points du territoire où les richesses naturelles exigent l'application d'une plus grande somme de travail: l'existence des routes devient donc la première cause et en même temps le premier moyen d'exécution des communications plus parfaites, en facilitant l'accès des divers cantons, où les canaux et chemins de fer sont tracés, où les matériaux se trouvent, où ils doivent être mis en œuvre.

Dans les contrées sans communications faciles, les habitans vivent isolés, presque étrangers les uns aux autres, étrangers surtout au monde et privés des avantages du commerce, du bienfait des échanges; obligés de redouter tout à la fois l'abondance et la disette, parce que dans l'un comme dans l'autre cas, ils ne peuvent ni tirer parti de leurs propres produits, ni recourir aux produits des contrées voisines; de là vient que chacun se bornant au nécessaire, il n'y a nul stimulant pour l'industrie.

Des communications commodes et multipliées changent la face d'un pays, rapprochent les extrémités du centre, font de tout un peuple une grande famille dont les divers membres concourent au bien-être commun; les productions de toute nature circulent facilement et à bas prix; par l'activité de tous, chacun jouit d'une portion de la richesse des autres. L'existence et les idées s'agrandissent et les progrès de la civilisation s'étendent rapidement.

Mais qu'ai-je besoin, messieurs, de m'appesantir sur ces effets; vous connaissez mieux que moi la nécessité de procurer à notre pays les moyens de justifier son émancipation par la puissance industrielle à laquelle il peut prétendre, afin de compenser sa nullité politique.

Je n'insisterai donc pas davantage sur l'utilité qu'il y aurait à compléter le système des communications, je m'attacherai plutôt à démontrer la facilité de son exécution.

La détermination des routes nécessaires à la Belgique ne peut être rigoureusement faite, mais il est une limite que nous pouvons tous apercevoir; je donnerai mon opinion sur la longueur de routes que je crois pour le moment indispensables à chaque province; sans doute que leur exécution fera naître une plus grande activité industrielle qui rendra plus tard ces mêmes communications insuffisantes; mais ce n'est qu'après une période donnée que cet effet peut être obtenu; vouloir dès aujourd'hui dépasser cette limite, à la recherche de laquelle je me suis attaché, me paraît superflu.

L'idée qui se présente la première, comme la plus simple, est celle-ci : puisqu'il y a des provinces en Belgique où l'on ne trouve que 1100 mètres de routes par lieue carrée, tandis que dans d'autres il s'en trouve trois fois autant, il conviendrait peut-être de consacrer les moyens disponibles à en donner à ces provinces si mal dotées. Cela pourrait être vrai si la perfectibilité avait des bornes et si l'industrie n'était pas en marche; mais là où il existe le plus de routes, il y a aussi accroissement de besoins, résultant des progrès que l'industrie doit aux routes déjà faites; peut-être même ces besoins sont-ils plus pressans que dans les contrées pour ainsi dire vierges; il faut donc satisfaire aussi les provinces où il y en a le plus, tout en établissant des routes dans les provinces où il n'en existe presque pas, afin d'aider aux progrès des unes en même temps que l'on créera dans les autres des besoins jusqu'à présent inconnus et qui donneront lieu plus tard d'ouvrir des communications nouvelles.

Il m'a donc paru aussi utile d'augmenter le nombre des routes des Flandres, par exemple, que d'en désigner pour la province de Luxembourg, et j'ai tâché autant que possible d'apprécier la somme des besoins de ces diverses localités.

Il doit entrer dans les vues d'une administration éclairée de porter les dépenses partout où elles peuvent fructifier; il doit entrer dans les vues d'une administration équitable de chercher à favoriser les parties du royaume où les secours sont les plus nécessaires. Si l'on ne consultait dans cette circonstance que l'utilité apparente, tous les efforts tendraient au développement de prospérité des points où les richesses se sont accrues, tandis que les localités qui n'ont pas encore pu prendre part aux perfectionnemens, continueraient à languir. Il est cependant dans l'intérêt public de ne pas abandonner à elle-même une partie du pays et de ne pas lui refuser le moyen de prospérer, par cela seul que ses ressources n'ont pu trouver moyen de s'accroître. Il faut bien plutôt exciter les progrès et remédier aux obstacles naturels des contrées que leur position a contenues jusqu'à présent dans un état de pauvreté plus apparente que réelle; en agissant ainsi, le Luxembourg, par exemple, profitera de l'avantage d'appartenir à un royaume qui dispose de quelques ressources et sera mis à même de payer, bientôt avec usure, les services qu'on lui aura rendus.

D'après le relevé des routes existantes dans chaque province, en y ajoutant celles qui ont été à diverses fois indiquées dans les développemens du budget, ainsi que les routes demandées par différens membres de la Chambre, et d'au-

tres enfin que la disposition des lieux et les rapports de province à province rendront nécessaires, j'ai cru pouvoir porter à 275 lieues la longueur totale des routes à faire, lesquelles sont réparties dans les provinces et modifient le rapport des longueurs aux surfaces d'une lieue carrée, de la manière suivante :

	Longueur en lieues.		Longueur par surface d'une lieue.
Flandre orientale.	19	»	4100
Hainaut.	24	»	4200
Brabant.	22	»	3900
Liège.	25	»	3600
Flandre occidentale.	16	»	3000
Namur.	23	»	3000
Anvers.	31	»	3000
Limbourg.	31	»	2916
Luxembourg.	84	»	2769

Ce résultat n'établit pas d'égalité absolue, mais il présente moins de disproportion que dans l'état actuel, il doit satisfaire aux nécessités du moment.

Si l'on suppose que ces routes seront construites moitié en pavés, moitié en empierrement, la dépense moyenne d'une lieue étant évaluée à 100,000 fr., la dépense totale serait de 27 millions et demi.

Certes, il y aurait de la témérité à affirmer que cette évaluation puisse être rigoureuse et à fonder un projet d'exécution ou des engagements à contracter sur une semblable donnée, mais une appréciation exacte n'est pas nécessaire, puisqu'il ne s'agit pas d'affecter à ces travaux des sommes précises qui représentent la totalité de la dépense, mais des subsides.

Avec l'excédant du produit des barrières, consacré annuellement aux travaux d'améliorations, il est évident qu'il faudrait plus de 30 ans avant que la Belgique pût parvenir à jouir des moyens de perfectionnement les plus utiles en ce moment, et comme dans cette période, les pays qui nous ont devancés pour les facilités des transports, ne se seront pas arrêtés dans leur marche progressive, nous nous trouverons peut-être alors aussi peu avancés qu'aujourd'hui; or, ne pas avancer en industrie, c'est reculer, et reculer, c'est mourir.

Dans cet état de choses, il a paru rationnel de disposer par avance des ressources annuelles que présentent les recettes des barrières et de pourvoir immédiatement, par un emprunt, à l'exécution prompte des travaux, emprunt qui sera remboursé au moyen de cet excédant et par telle autre allocation que la législature jugera bon d'y ajouter pour hâter l'amortissement du capital et des intérêts.

Si l'on porte l'annuité à un million, il faudra environ 37 ans pour opérer le remboursement; si on la porte à 1,200,000 fr., il faudra moins de 25 ans.

Pour composer l'annuité nécessaire au remboursement, il ne sera pas nécessaire de faire, ni de grands, ni de longs sacrifices, puisque l'excédant du

produit des barrières s'élève déjà en ce moment à près de 800,000 fr. — L'allocation à porter au budget serait donc de 200 à 400,000 fr. au plus. Mais comme la construction de routes complémentaires doit augmenter ces produits, non-seulement par l'établissement de barrières nouvelles, mais encore par l'accroissement de la circulation sur les anciennes routes, il est probable qu'avant dix ans cet excédant suffira seul pour l'amortissement de l'emprunt, que l'annuité pourra peut-être aller au-delà de 1,200,000 fr. et que le temps du remboursement sera abrégé.

En outre, si l'on considère que les premiers effets de ces communications sera de donner aux terres une plus grande valeur, à l'industrie et au commerce un nouvel élan, les produits des impôts de toute nature augmenteront et le sacrifice imposé pendant les premières années à l'État n'en sera réellement pas un.

L'exécution des routes projetées doit être confiée aux provinces; du moment que les directions sont déterminées et que les rapports des provinces entre elles sont garantis par cette détermination, l'intérêt général est satisfait, l'administration centrale a fait son devoir; le reste n'est plus qu'une affaire d'ordre et pour le bien même de cette exécution, elle doit être abandonnée aux soins des intéressés les plus immédiats.

Les fonds jusqu'à concurrence de $\frac{3}{5}$ environ du total nécessaire seront mis à la disposition des administrations provinciales; elles fourniront le reste soit à l'aide des revenus provinciaux, soit en intéressant des compagnies exécutantes au moyen de subsides.

Le temps de cette exécution doit être limité.

On croit qu'il n'y a nul inconvénient pour la concurrence de fixer la durée des travaux à cinq ans; ce n'est qu'une dépense de cinq à six millions par an, répartie sur le royaume entier; dans les dernières années du royaume des Pays-Bas, on a vu la même dépense pour travaux s'effectuer quelquefois dans une seule province sans qu'il en résultât ni hausse sensible dans le prix des matériaux, ni cherté de main-d'œuvre.

On n'a fait aucune distinction de classes pour les routes à construire, parce que la classification des routes en général est à refaire et que celles en projet changeront nécessairement la destination de plusieurs de celles existantes. D'ailleurs une autre législation des travaux publics pourrait aussi rendre cette classification prématurée. En laissant aux provinces à fournir les $\frac{2}{5}$ des fonds à dépenser, on croit avoir atteint la juste proportion qui, dans tous les cas, détermine les obligations de chacun.

Le projet proposé ne contrarie en rien la construction de routes en fer, au contraire.

Dans l'état actuel de l'industrie du pays, les routes en fer qui auraient pour principal objet l'écoulement des produits belges, manqueraient leur but si les produits belges n'étaient préalablement améliorés sous le rapport des prix. Si par le perfectionnement des moyens de transport au cœur de nos provinces,

et dans les cantons où le travail est le plus actif, on ne parvient promptement à affranchir l'industrie des énormes frais de transport qui nous placent vis-à-vis de l'étranger, de l'Angleterre surtout, dans une position évidemment désavantageuse.

Ces développemens suffiront pour faire comprendre à la Chambre que le projet est d'un intérêt général; qu'il n'impose aucun sacrifice onéreux à l'État, et que l'emprunt ne peut être considéré comme un accroissement de la dette, car il s'agit tout simplement d'une opération de crédit qui consiste à appliquer une ressource annuelle et assurée au remboursement d'un prêt au lieu de l'affecter annuellement à des travaux partiels; il s'agit de se procurer les moyens d'exécuter en cinq années des travaux qui, sans cette opération, ne pourraient être faits qu'en 30 ans au moins. — Enfin, il s'agit d'augmenter les ressources du présent sans obérer l'avenir.

Depuis trois ans et demi, la Belgique espère de jour en jour voir finir ses embarras politiques; qui peut nous garantir que dans trois autres années, ces embarras seront terminés? — Personne. Dans ce doute faut-il s'abstenir de consolider les intérêts matériels du pays? Faut-il par une attitude inquiète augmenter le discrédit et la stagnation du commerce? Au contraire, je crois que si nous employons les premières années qui vont s'écouler à construire les importans ouvrages que je propose, quelle que soit l'issue des négociations diplomatiques, paix ou guerre, nous aurons la gloire d'avoir fait une Belgique plus capable de résister aux événemens les plus funestes, ou d'entrer avec avantage en lutte contre les États les plus avancés dans la civilisation.

État des routes à faire sur les diverses provinces du royaume.

FLANDRE OCCIDENTALE.

Communication de Dunkerque à Nieuport, par Furnes, en suivant les digues des canaux.

Communication de Furnes à Roulers, par Dixmude, avec embranchement sur Paschendhael.

Prolongement vers Audenaerde.

} 16

Cette ligne coupe transversalement toutes les routes qui vont du nord au midi de la province.

FLANDRE ORIENTALE.

Continuation de la route précédente vers Audenaerde.

Route de Deynse à Ninove, par Gavre et Sotteghem.

Route de Ninove à Audenaerde.

Route de Renaix vers Lessines.

Route de Renaix vers Tournay.

Route de Ninove à Hal.

Route d'Alost vers Malines, par Vilvorde.

} 19

HAINAUT.

Route de Tournay vers Valenciennes.	}	24
Route de Tournay à Renaix.		
Route de Renaix à Lessines.		
Route de Lessines à Enghien.		
Route de Binche à Beaumont.		
Route de Charleroi à Beaumont.		
Route de Chimay à Couvin.		
Route de Châtelet vers Anthée.		

PROVINCE DE NAMUR.

Châtelet vers Anthée.	}	23
Beauraing à Bouillon.		
Namur à Hannut et St.-Trond.		
Dinant à St.-Hubert, par un embranchement à la route de Dinant à Neufchâteau.		
Philippeville à Fosses, de Fosses à Namur et au Docq.		

PROVINCE DE LIÈGE.

Route de Liège à Hannut.	}	25
Route de Hannut à Huy.		
Route de Hannut à St.-Trond, continuant celle venant de Namur.		
Liège à Houffalize par Aywaille.		
Route de Huy à Terwagne.		

PROVINCE DE BRABANT.

Route de Ninove à Hal.	}	22
Route de Hal à Nivelles.		
Embranchement vers Braine et Wavre.		
Route de Tirlemont à Hannut.		
Route de Diest à Hasselt.		
Route de Diest à St.-Trond.		
Route de Diest à Westerloo.		
Route d'Aerschot à Lierre.		

PROVINCE D'ANVERS

Route de Lierre à Aerschot.	}	31
Route de Lierre à Herenthals et Turnhout.		
Route de Herenthals à Anvers.		
Turnhout vers la route de Bois-le-Duc, par Lommel.		
Herenthals vers Heetel et Maseyck, par Geel.		
Communication entre Westerloo, Diest et Geel.		

	REPORT. . .	160
Hasselt à St.-Trond.	}	31
Hasselt à Diest (voir le Brabant).		
St.-Trond à Diest (voir le Brabant).		
St.-Trond à Hannut (voir Liège).		
Hasselt à Maseyck.		
Continuation de la route d'Herenthals à Maseyck.		
PROVINCE DE LUXEMBOURG.		
Route de Liège à Neufchâteau , par Houffalise et Bastogne.	}	84
Route de Stavelot à Bastogne avec embranchement sur Diekirch.		
Route de Bastogne à Laroche.		
Route de Champlon à Bouillon , par St.-Hubert.		
Bouillon à Arlon.		
Bastogne à Diekirch.		
St.-Hubert à Clervaux , par Bastogne et Wilt.		
Arlon à Ettelbruck.		
	LIEUES. . .	275

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, etc.

Considérant que les perfectionnemens de l'agriculture et de l'industrie, que la prospérité commerciale d'un pays croissent avec l'amélioration des communications ultérieures;

Considérant que dans l'état actuel des communications de la Belgique, l'industrie ne peut atteindre les perfectionnemens nécessaires pour permettre à ses produits de lutter avec avantage contre ceux des pays voisins sur les marchés étrangers, et souvent même pour la consommation intérieure;

Considérant que l'excédant des recettes des barrières doit être consacré à l'amélioration des routes existantes, et à l'établissement de routes nouvelles;

Considérant que l'application de cet excédant annuel à la destination prévue, ne procure que des résultats très-lents, tandis que les progrès industriels des pays étrangers sont rapides et menaçans pour l'avenir du nôtre;

Voulant hâter par tous les moyens possibles les perfectionnemens que la concurrence rend si urgens, et faire exécuter les travaux de communications les plus nécessaires dans un délai aussi court que possible,

Nous avons, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le gouvernement est autorisé à faire un emprunt de *seize millions*, portant intérêt à cinq pour cent, pour être exclusivement affecté à l'établissement de routes à faire dans les différentes provinces du royaume, suivant le tableau joint à la présente loi.

ART. 2.

Cet emprunt devra être complété en trois ans, de la manière ci-après, savoir :

Quatre millions dans les six mois qui suivront la promulgation de la loi;

Six millions dans les six premiers mois de la deuxième année;

Six millions dans les six derniers mois de la troisième année.

ART. 3.

Le remboursement de l'emprunt et des intérêts se fera par annuités d'un million à l'expiration de la quatrième année.

Cette annuité, qui se composera de l'excédant du produit des barrières, plus le supplément nécessaire pour parfaire la somme d'un million sera portée chaque année au budget de l'Etat.

ART. 4.

Le montant de l'emprunt sera réparti entre les provinces dans la proportion déterminée par le tableau mentionné à l'art. 1^{er}.

Les administrations provinciales seront chargées de faire exécuter en cinq ans les travaux des routes désignées, soit par voie de concession, soit par tout autre moyen jugé convenable d'après les localités; dans le cas de concession, et afin de stimuler l'esprit d'association, ces administrations accorderont aux sociétés exécutantes les subsides nécessaires suivant la spécialité de chaque route.

Les provinces fourniront le surplus des fonds indispensables pour subvenir à la totalité des dépenses pour les routes qu'elles auront à faire.

ART. 5.

Les travaux seront ordonnés, dirigés et exécutés conformément à la législation faite et à faire sur la matière.

Mandons, etc.

Bruxelles, 4 mars 1834.

R. DE PUYDT.