

Chambre des Représentants.

(SESSION DE 1839 — 1840.)

SÉANCE DU 20 JANVIER 1840.

DÉVELOPPEMENT des propositions de MM. DE PUYDT et collègues, en date du 18 janvier 1837 (N^o 53 de la session de 1836 — 1837), relatives à la construction de routes et canaux.

MESSIEURS,

La proposition que j'ai eu l'honneur de vous soumettre dans la séance du 17 décembre dernier, semble, au premier aspect, imposer au pays une charge nouvelle, ou, ce qui revient au même, aggraver une charge déjà existante. Cependant, si on la considère dans ses résultats généraux, on doit reconnaître que cette première opinion n'a pas de fondement, et que la proposition tend vers un but de grande utilité publique et peut devenir une source de produits. C'est ce que je vais essayer de démontrer en peu de mots.

La Belgique, si prospère aujourd'hui, doit principalement sa richesse matérielle à son système de communications: mais elle n'est arrivée là que par des travaux successifs.

Dans l'ordre normal des progrès en matière de communications, on a commencé par les routes ordinaires; de ces routes on a passé aux canaux, et des canaux aux chemins de fer.

Les routes ordinaires avaient procuré les premiers moyens d'améliorations à l'agriculture, et donné naissance aux industries les plus indispensables aux besoins des habitants.

Les canaux ont contribué ensuite à étendre les relations, à développer l'industrie d'une manière plus générale, en favorisant l'exportation des produits de chaque localité, en agrandissant le cercle des échanges.

Les chemins de fer, venus en dernier lieu, sont destinés à mettre le sceau à ces perfectionnements. Ils se distinguent en deux catégories :

1^o Chemins de fer de vitesse, pour le transport des voyageurs. Ils établissent, en rapprochant les distances les plus éloignées, des relations nouvelles entre les grandes agglomérations de population et les centres de travail les plus actifs; ils sont la conséquence d'une prospérité matérielle déjà acquise;

2° Chemins de fer pour le transport des marchandises. Ils servent à réduire au *minimum* les frais de transport des matières premières et des matières fabriquées, au milieu de nos exploitations de houille, de nos mines et de nos usines de tous genres.

Dans un pays bien constitué, aucun de ces modes de communications ne peut suppléer entièrement les autres ; leur emploi varie selon la nature du terrain et de ses productions : mais de leur combinaison dépendent essentiellement le bien-être de chaque canton en particulier et la prospérité du royaume en général.

Quelque parfaites que nous paraissent les communications dans quelques-unes de nos provinces les plus riches, on doit reconnaître cependant qu'il y manque toujours un complément rendu nécessaire pour les progrès qu'elles activent.

Ainsi, par exemple, les navigations plus ou moins perfectionnées des bassins de la Meuse et de l'Escaut procureront de grands avantages aux provinces wallonnes et flamandes les plus avancées en agriculture et en commerce ; mais ces navigations forment deux systèmes isolés, indépendants l'un de l'autre, dont l'action a des limites restreintes ; et quand l'activité productive du bassin de la Meuse pourrait réagir sur les Flandres et *vice versa*, cette communauté de besoins et de travail n'est qu'imparfaitement satisfaite, faute d'une liaison convenable entre les deux troncs navigables du pays.

Plusieurs projets importants tendent à remplir cette lacune.

Les uns ont pour objet de lier la Sambre au canal de Mons par la vallée de la Trouille et à la Dendre vers Ath. Ils sont présentés par des compagnies et ont été déclarés d'utilité publique par les commissions d'enquête.

D'autres, réclamés vivement par les chambres de commerce de plusieurs villes des Flandres, sont destinés à joindre l'Escaut, pris au-dessous de Tournay, à la Lys près de Courtray.

Ces canaux supplémentaires établiront une navigation intérieure continue depuis le Luxembourg et Liège, par Namur, la Sambre, Mons, Ath et Tournay, jusqu'au littoral des Flandres. Tout à fait indépendants des autres systèmes de communication, ils se combinent avec les progrès industriels du sol, avec les besoins de la consommation, avec ceux du commerce extérieur et du transit.

Les voies navigables créées dans le Hainaut et dans les Flandres ne font nullement double emploi avec les chemins de fer proposés par l'industrie particulière, pas plus que les chemins de fer du Gouvernement ne nuisent aux canaux déjà existants.

Elles ne nuisent en rien à l'Escaut lui-même ; bien au contraire : car un tronçon navigable ne peut que gagner en activité commerciale par le développement de ses branches affluentes.

Quelques provinces, plus retardées et hors de l'influence des communications dont on vient de parler, ont, d'une part, plus de besoins pressants, d'autre part, moins de moyens pour arriver d'elles-mêmes aux perfectionnements : non que leur sol ne renferme pas d'éléments de travail et de richesse, mais parce que des circonstances politiques ou autres ont contribué à y ralentir la marche des progrès.

Le Luxembourg en est encore à désirer les premières améliorations agricoles pour plus de moitié de son territoire.

Il lui faut des routes ordinaires et des canaux , parce que le pays s'y prête

Pour les routes ordinaires, des projets sont faits, d'autres à l'étude : des concessions sont demandées; l'année 1837 ne se passera pas sans voir commencer les travaux. La Législature a mis le Gouvernement à même de satisfaire à cet égard aux propositions qui lui sont adressées.

Pour ce qui concerne les canaux , la position est différente. Le Luxembourg jouirait aujourd'hui d'une vaste communication navigable , si le *canal de Meuse et Moselle* avait pu être achevé.

Ce canal, projeté pour réunir l'Ourthe, affluent de la Meuse, à la Sure, affluent de la Moselle, a été conçu principalement dans un but agricole, et doit exercer son influence immédiate sur près de cent cinquante lieues carrées de territoire. Il doublera les moyens de culture de cent lieues de pays déjà en produits, et aidera à défricher plus de cinquante lieues de terrain de bruyères sans valeur aucune.

Les travaux de cette ligne, qui n'a pas moins de trois cents kilomètres de développement, devaient être terminés en 1833; mais la révolution en est venue interrompre le cours.

Je ne m'étendrai pas ici sur l'importance du canal de Meuse et Moselle; je réserve les détails à ce sujet pour la discussion du fond de ma proposition, si elle est prise en considération; je me borne à le mentionner comme un ouvrage de première nécessité pour la province de Luxembourg, qui a toujours envisagé jusqu'à présent la suspension des travaux comme le plus grand tort que la révolution lui avait fait, tort pour lequel il ne lui a été donné aucune compensation.

La Campine, partie intéressante des provinces d'Anvers et de Limbourg, est, sous le rapport agricole et commercial, dans une situation à peu près analogue à celle du Luxembourg.

On y projette et on y exécutera sans aucun doute des routes ordinaires; mais, si l'on se bornait à cela, nous ne remplirions qu'à demi le devoir que nous impose l'état arriéré de cette contrée. Nous blesserions même les intérêts généraux de la Belgique en négligeant de tirer tout le parti possible d'un sol dont on peut facilement, en plus d'un point, décupler la valeur.

Pour atteindre ce résultat, le moyen est tout trouvé : c'est l'exécution du système de canalisation et d'irrigation présenté au Gouvernement par M. l'inspecteur général des ponts et chaussées. Outre que ce système crée une communication commerciale dans le pays par divers rameaux navigables, il donne le moyen de fertiliser les bruyères les plus arides, par des distributions d'eau sur les points les plus élevés de ces bruyères.

Messieurs, ce coup d'œil rapide nous fait entrevoir à combien d'utiles entreprises il nous est réservé d'imprimer une impulsion salutaire; car, il faut bien le dire, ces canaux à faire ne peuvent être entièrement abandonnés à l'industrie particulière : les réductions opérées depuis quelques années sur la moyenne des péages, adoptée par l'ancien Gouvernement, rendent indispensable le concours des subsides du Gouvernement, et concéder des canaux nouveaux avec des péages plus élevés, ce serait vouloir en neutraliser l'effet dès leur début. Or, pour accorder des subsides ou pour aider à remettre en activité des travaux suspendus par des causes de force majeure, il faut des fonds, que le Gouvernement n'a pas à sa disposition.

Dans cet état de choses, et convaincu qu'il importe à l'avenir du pays de ne pas laisser tomber en ruine les grands ouvrages commencés, de ne pas laisser incomplet le réseau de navigation intérieure auquel se rattachent les projets désignés précédemment, j'ai considéré comme un devoir de rechercher les moyens de mettre le Gouvernement en mesure de donner une activité nouvelle à cette branche des travaux publics.

A l'imitation de ce qui a été consacré en principe par la loi des barrières, ma proposition a pour objet de faire affecter le produit des canaux de l'État à l'entretien d'abord, et ensuite à l'amélioration du système des voies navigables.

L'excédant disponible après l'entretien constituera un fonds destiné à l'exécution de canaux nouveaux; mais, comme ce fonds ne permettrait pas d'entreprendre de bien grands ouvrages, si on se bornait à le dépenser annuellement, il doit paraître plus rationnel de le considérer comme un revenu dont le capital réalisé serait appliqué immédiatement à sa destination, avec plus de fruit, de manière à créer en peu d'années, par le développement des voies navigables, une source de revenus supplémentaires.

Le produit brut des canaux actuellement exploités par l'État, d'après le Budget des Voies et Moyens pour 1837, est de . fr.	820,000	»
L'entretien et l'administration de ces canaux, d'après les Budgets de l'Intérieur et des Finances, exigent une dépense de . . .	272,060	»
	<hr/>	
Reste net disponible fr.	547,940	»

C'est, par conséquent, une somme de 550,000 francs environ qui devrait être pendant quelque temps, affectée spécialement à une dépense de première utilité.

Avec cette somme de 550,000 francs, le Gouvernement peut obtenir immédiatement de 8 à 10 millions au moyen d'un emprunt, et l'application de ces 8 à 10 millions permettra l'exécution de 30 à 40 millions de travaux, si les subsides sont distribués avec discernement.

Il n'y a pas de dépenses mieux entendues que celles qui dérivent inévitablement des sources de productions. Or, il est évident que les travaux dont il s'agit, accéléreront le mouvement commercial là où il est déjà très-actif comme dans le Hainaut et les Flandres.

Il est plus évident encore que ces mêmes travaux dans le Luxembourg, le Limbourg et la province d'Anvers, équivaldront à une véritable conquête de territoire.

Liège et Namur y sont également intéressées comme nœud des principales lignes, et par le besoin que ces villes peuvent avoir d'une transnavigation toujours favorable à des contrées industrielles.

L'État y trouvera de son côté des avantages plus grands encore.

Le territoire de plusieurs parties de province acquérant une valeur nouvelle, la contribution directe augmentera.

Les progrès de la population amenant une consommation plus considérable des denrées imposées, le produit des contributions indirectes suivra la même proportion.

Cet exposé suffit, je pense, pour faire comprendre mon but, et surtout pour écarter l'idée d'une aggravation de charges; car, si d'une part nous voyons un revenu de 550,000 francs, appliqué jusqu'ici aux dépenses générales. recevoir une destination spéciale et faire pour ainsi dire déficit au tré-

soir il faut néanmoins admettre, d'autre part, que cette destination est immédiatement productive au plus haut degré; car, si les projets dont j'ai parlé s'exécutent, si le canal de Meuse et Moselle est remis en activité, les seules provinces de Luxembourg, de Limbourg et partie de celle d'Anvers, présenteront bientôt à la base de l'impôt une addition de terrain cultivable de plus de deux cents lieues carrées ou de 500,000 bonniers, qui ne rapportent rien aujourd'hui, et qui dédommageront amplement l'État d'un sacrifice momentané.

La proposition consiste en deux projets de loi. l'un établit le principe de l'affectation spéciale du produit des canaux à une destination fixe. l'autre, partant de ce principe, autorise un emprunt afin de rendre plus immédiatement efficace l'application de ce principe.

PREMIER PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, etc.

ARTICLE PREMIER.

Les fonds provenant des péages établis sur les canaux et sur les rivières canalisées de l'État, sont spécialement affectés à l'entretien et à l'amélioration de ces canaux et rivières.

ART. 2.

L'excédant du produit de ces péages, après déduction des frais d'entretien et d'amélioration ci-dessus désignés, sera consacré à l'exécution de voies navigables nouvelles, soit que le Gouvernement les exécute, soit en accordant des subsides à des sociétés concessionnaires.

ART. 3.

Il pourra être également accordé sur les mêmes fonds des subsides aux sociétés concessionnaires des voies navigables commencées antérieurement à la date de la présente loi.

Proposé à Bruxelles, le 12 décembre 1836.

R. DE PUYDT.
BEERENBROEK.
D'HOFSCHMIDT.
BERGER.
TROYE.
B. DUBUS,
ZOUDE.

DEUXIÈME PROJET DE LOI.

LÉOPOLD , etc.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Gouvernement un crédit de huit millions de francs , à l'effet de pourvoir à la construction de voies navigables nouvelles.

ART. 2.

La dépense sera couverte au moyen d'un emprunt qui sera ultérieurement réglé par une loi , et dont les intérêts et l'amortissement seront prélevés sur l'excédant du produit des canaux et rivières canalisées.

Proposé à Bruxelles , le 12 décembre 1836

R. DE PUYDT.
D'HOFFSCHMIDT.
BEERENBROEK ,
BERGER.
TROYE.
B. DUBUS.
ZOUDE.
