

2 décembre

**Proposition de M. Barthélemy, relative aux Routes et Canaux**

## CHAMBRE DES REPRÉSENTANS.

---

PROPOSITION

DE

M. BARTHELEMY.

*Séance du 2 décembre 1831.*

—  
ROUTES ET CANAUX.

MESSIEURS,

—  
INTÉRIEUR,

N° 4, A.

En 1794, avant l'occupation française, les chaussées et les canaux de la Belgique, étaient parfaitement bien administrés et entretenus; leur produit suffisait aux dépenses d'entretien, au paiement des capitaux levés pour leur construction, et présentaient presque partout un excédent disponible pour les besoins locaux.

Je dis les besoins locaux, parce que le gouvernement de la Belgique comme tel, s'était dispensé de rien construire, et s'était reposé sur les soins et le zèle des administrations locales, et de leurs contribuables.

L'administration française ayant supprimé les droits de barrière, a dû nécessairement pourvoir à l'entretien des routes; la question de leur propriété n'avait plus d'intérêt sous ce régime.

En 1815, un autre ordre des choses semblait devoir renaître, à la suite de l'art. 225 de la loi fondamentale, aujourd'hui abolie; mais l'astuce et l'arbitraire, sous le prétexte que *le produit des grandes communications était mis à la disposition du Roi*, parvinrent à éluder l'application du principe de justice qui semblait être la base de la loi; ce fut une véritable déception. L'administration du Waterstaat imagina un tracé des grandes communications du royaume, en cherchant des points de départ sur Cologne, Dunkerque, Lille, Valenciennes, etc., etc., et d'autres

points pour arriver à Amsterdam , Groningue , Middelbourg , etc. , etc. ; de sorte que par une adroite combinaison des directions à travers la Belgique , toutes les routes devinrent des grandes communications ; les états , les villes et d'autres intéressés , réclamèrent sans cesse , mais vainement : on avait fini par promettre aux villes des indemnités , et pour s'en débarrasser , on fit cession de la masse des routes à la caisse d'amortissement , qui ne fit justice à personne.

Il est temps , Messieurs , de faire cesser toutes ces violations des droits de propriété , et de compter , comme non avenu , l'espace de temps pendant lequel elles ont eu lieu , en partant du 1<sup>er</sup> juillet 1794. C'est le but de l'article 1<sup>er</sup> du projet que j'ai l'honneur de vous proposer.

L'article est conçu de manière , qu'en s'en rapportant aux octrois de concession , on conserve tous les droits acquis , tels qu'ils ont été acquis.

Les droits de l'État sont aussi conservés ; les routes et canaux construits aux dépens du trésor public lui restent. On compte parmi ceux-ci , le canal de Mons à Condé , la route de Wavre à travers le pays Wallon , celle de Bruxelles à Ninove , et celle de Namur à Luxembourg.

Leur entretien peut être abandonné aux soins des gouverneurs des provinces qui , d'accord avec les députations des États , pourront les administrer avec le même personnel et les mêmes moyens d'économie.

Les droits de l'État sont encore conservés , en tant qu'il est subrogé aux créanciers des routes provinciales , pour avoir liquidé leurs créances en même temps qu'il a liquidé celles des États des provinces ;

vous penserez sans doute qu'il n'est pas juste qu'il retire de sa créance un intérêt plus élevé que celui du capital qu'il a fourni en tierçant.

Les droits de l'État sont encore conservés, en tant qu'il est créancier direct des routes et canaux pour avoir fourni aux entrepreneurs des subsides ou des avances, soit sur les fonds du trésor, soit sur ceux de la caisse d'amortissement.

Tout ce que je viens de dire est compris dans les articles 2, 3 et 4. Après avoir prouvé que la loi sera juste envers tous, il me reste à montrer qu'elle sera profitable à tous les intéressés, et à l'État surtout.

Quel est aujourd'hui l'état des choses? quel sera-t-il à l'avenir?

Voilà le tableau qu'il suffit de vous présenter, 1831.

*Budget de l'État.*

<i>Recettes.</i> Des routes pavées	925,000	
<i>Dépenses.</i> Frais d'entretien des routes.	383,000	
Personnel. . . . .	175,000	
		<hr/>
Total . . . . .	557,400	
Recette nette. . . . .	367,600	

*Budget des provinces.* Elles ne peuvent porter dans leur budget, en boni, que le faible excédent du produit des routes latérales qu'on leur a laissé. Cet article n'est ici que pour mémoire, ne pouvant guère s'élever à 150,000 fl.

*Budget des communes* qui ont construit des routes, en recette, rien.

*La ville de Bruxelles* paie tous les ans 15,000 fl. pour rentes dues sur ces trois routes détenues par

**l'État.** — La ville de Malines est dans le même cas, la ville de Nivelles et de Namur ont laissé leurs créanciers en souffrance depuis 1794, pour des routes que l'État détient.

En résultat, vous voyez, Messieurs, que les dépenses d'entretien sont ici portées à 557,400 fl., pour un revenu de 925,000. D'abord il y a sur la dépense plus de cinquante pour cent d'économie à faire, lorsqu'elle aura lieu par les soins des administrations locales. Cela se conçoit facilement, le même ingénieur qui surveille les travaux des routes déjà reconnues provinciales pourra suffire dans chaque province aux besoins du service général, sauf à régler son traitement sur son travail, c'est une économie de plus de 100,000 fl.

Quant aux travaux, c'est un fait constant et notoire, que les entrepreneurs de l'État demandent 40 pour cent de plus qu'ils ne demanderaient pour le même travail à faire pour compte d'une administration locale.

La ville de Bruxelles a fait, depuis dix ans, chaque année, pour dix mille florins de réparation, et pour quinze mille de construction; elle a obtenu chaque fois le rabais que je viens d'indiquer, comparaison faite avec les adjudications du gouvernement pour travaux semblables; la raison en est que les adjudicataires pour administration locale, sont certains d'être payés au fur et mesure des travaux, sans attendre le bon plaisir des ingénieurs, celui des bureaux financiers et de la cour des comptes. A l'avenir, au contraire, le produit actuel de 367,600, abandonné aux provinces, augmenté par économie de 270,000, s'élèvera à 637,000.

Admettons qu'après la restitution faite de quelques routes aux communes, il soit de 600,000 seulement. Cette somme, reçue par les provinces, tournera entièrement au profit de l'État ; et cela sous deux rapports : L'État aura à leur demander l'intérêt des capitaux dont il a libéré les routes ; s'il s'élève par aperçu à la moitié de cette somme, l'autre moitié servira à couvrir la dépense des budgets provinciaux qui, en 1831, s'élevaient, pour le compte de l'État, à 652,689. Ainsi on aura rendu justice à tous les ayant-droit, et l'État obtiendra 600,000 net au lieu de 367,600.

Quant aux canaux, ils présentent une dépense de 105,800 fl. pour une recette de 160,000

Cet état, qui ne serait pas supportable, ne peut être que passager.

Le principe de la loi que je propose est, qu'à l'égard des canaux, l'État n'est que bailleur des fonds ; il n'est que cela, en effet, à l'exception du canal de Mons à Condé, construit dans les dernières années du gouvernement français ; les cinq autres ont été concédés à des entrepreneurs auxquels l'État a avancé plus de douze millions, c'est donc 600,000 net qui doivent lui revenir.

Dans l'état présent, il n'y a de recette que du chef du canal de Pommerœuil à Antoing.

Ce canal, pour lequel le trésor avait avancé deux millions, se trouvant tout-à-coup d'un produit de 365,000, le gouvernement le racheta de l'entrepreneur avec un million de prime ; ainsi il allait rapporter plus de dix pour cent, lorsque le gouvernement provisoire a réduit de moitié les droits de navigation.

J'admets en principe qu'un gouvernement qui a

( 6 )

fait une route ou canal, n'en doit retirer que l'intérêt de l'argent avancé, mais il paraît ici que la réduction pourrait être trop forte ; car le budget porte en dépense d'entretien 47,900 pour le canal, et 152,000 en produit, tandis qu'il devrait rapporter net 150,000.

Les quatre autres canaux sont portés au budget en dépense seulement, et rien en recette ; j'admets que le canal de Maestricht n'a pu rien rapporter ; que le canal de Gand au Sas de Gand sera peu productif, mais le canal de Charleroi devra rapporter en 1832, au moins l'intérêt des avances, lequel doit s'élever à 200,000 pour 4 millions ; quant à celui de la Sambre, il y a lieu de compter entre les concessionnaires et les bailleurs des fonds ; je n'entrerai point pour le moment dans ce détail, mais en somme, je pense que le gouvernement, du chef des avances faites pour ces divers canaux, pourra porter en son actif une somme de 600,000 fl.

En résultat, l'État recevra 1,200,000 comme bailleur de fonds, les administrations locales recevant une nouvelle vie administrative, redoubleront de zèle pour économiser les dépenses publiques, et tous les droits seront respectés.

Tel est le but, Messieurs, que je me suis proposé.

( Signé ) BARTHELEMY.

INTÉRIEUR,

## PROJET DE LOI.

---

N° 4, B.

LÉOPOLD, etc.

### ART. 1<sup>er</sup>.

A dater du 1<sup>er</sup> janvier 1832, les provinces, les communes et les particuliers qui avaient construit à leurs frais des routes pavées, et qui, en 1794, jouissaient de leur produit, seront rétablis dans leurs possessions et jouissances, aux charges et conditions de leurs octrois, sans qu'on puisse leur opposer les actes des administrations précédentes, ni le temps écoulé depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1794.

### ART. 2.

L'État jouira, sur le produit de ces routes, déduction faite des frais d'entretien, d'un droit de subrogation, au tiers des créances qui les affectaient en 1794, pour autant qu'elles ont été libérées par la liquidation de telles créances, après avoir subi le tiercement.

### ART. 3.

En ce qui touche les routes ou canaux construits depuis 1794, l'État ne jouira de leur produit qu'en raison des sommes fournies pour leur construction, déduction de leur entretien. Les provinces, les communes ou les entrepreneurs, seront réglés d'après les conditions de leurs octrois.

### ART. 4.

L'État, les administrations provinciales et commu-

( 8 )

nales régleront leur budget en recette et dépense d'après les dispositions qui précèdent.

ART. 5.

Il n'est rien innové à la législation sur le tarif arrêté, pour les droits de barrière ; les nouveaux possesseurs ne pourront y apporter aucun changement , sinon en vertu d'un acte législatif. Les lois répressives de délits de grande et de petite voirie restent en vigueur jusqu'à leur révision.

ART. 6.

Il sera fait aux gouverneurs des provinces dans lesquelles il existe des routes ou canaux de l'État, délégation du soin de les faire entretenir avec économie et de surveiller en même temps les travaux qui se feront sous la direction des administrations locales.

ART. 7.

Le département dit *waterstaat*, près de notre ministère de l'intérieur, sera supprimé à partir du 1<sup>er</sup> janvier prochain.

Notre ministre de l'intérieur conservera deux inspecteurs-généraux pour surveiller la bonne et régulière exécution des travaux dans les provinces, et donner leur avis sur les abus qu'ils croiraient remarquer et sur les difficultés qui pourraient se présenter au sujet des constructions faites et à faire.

BARTHELEMY.