

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 16 NOVEMBRE 1853.

SUBSIDES POUR LA VOIRIE VICINALE. — MODE DE RÉPARTITION.

RAPPORT

FAIT A LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS, PAR M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

MESSIEURS,

Lors de la discussion du chapitre de la voirie vicinale, au Budget de 1853, quelques honorables Représentants ont cru devoir appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité de substituer au mode suivi par le Département de l'Intérieur, pour la distribution des crédits affectés à l'amélioration des chemins vicinaux, un système de répartition qui permît de mieux proportionner les subsides de l'État à la situation et aux besoins relatifs des différentes provinces.

J'ai pris l'engagement d'examiner leurs observations et de rendre compte à la Chambre du résultat de cet examen.

Je viens, Messieurs, satisfaire à cet engagement.

Pour apprécier les critiques auxquelles la répartition des subsides entre les provinces a donné lieu, il est essentiel de connaître les principes suivant lesquels cette répartition a été opérée par les différents Ministres qui se sont succédé au Département de l'Intérieur, depuis 1841.

Ces principes sont rappelés et précisés dans une circulaire adressée aux Gouverneurs, le 17 mars 1845, à l'occasion de l'augmentation du crédit affecté à l'amélioration de la voirie vicinale.

« Deux principes, disait le Ministre, ont présidé à la répartition des crédits
» antérieurs : le premier déterminait le caractère des chemins auxquels les
» subsides pouvaient être appliqués ; le second avait trait au concours de la
» province et des communes.

» Il a été admis, quant au premier point, que, sauf des cas très-exception-
» nels et des circonstances toutes particulières, il ne pourrait être alloué de
» subsides que pour l'amélioration : 1^o de chemins reliant entre elles plu-
» sieurs communes ; 2^o de chemins aboutissant directement à de grandes voies

» de communication déjà établies , c'est-à-dire à des chemins de fer, à des routes
» de l'État ou de la province , ou à des voies navigables.

» Le second principe a été posé d'une manière moins nette et moins absolue ;
» on s'est borné à exiger de la province un concours au moins égal à celui de
» l'État ; quant à la part contributive des communes , on ne l'a pas déterminée
» à l'avance , mais on a exigé , en général , qu'elles fissent la plus grande partie
» de la dépense. »

En s'abstenant de tracer des règles absolues et invariables , quant à l'intervention des communes , le Département de l'Intérieur a voulu se réserver la faculté de porter les secours du trésor là où ils sont le plus nécessaires , sans tenir compte du chiffre plus ou moins élevé des dépenses faites par les communes. Il a pensé que , pour donner aux subsides une application véritablement utile , il ne fallait pas qu'ils fussent le partage exclusif des communes les plus riches , mais qu'il fallait , autant que possible , y faire participer toutes les localités du pays , dans la juste mesure de leur situation et de leurs besoins.

Ces mêmes principes ont constamment dirigé l'administration. On ne s'en est écarté qu'en ce qui concerne le concours exigé des provinces. Jusqu'en 1845 , époque à laquelle le crédit de la voirie vicinale fut porté de 100,000 à 300,000 francs , l'intervention des provinces , dans les travaux d'amélioration des chemins , s'était produite dans une proportion plus grande que celle de l'État. Il était donc rationnel , avant cette époque , d'exiger que les subsides alloués sur les fonds provinciaux s'élevassent à une somme au moins égale à celle que l'on sollicitait , à titre de subside , sur les fonds du trésor. Mais aujourd'hui , qu'une somme de 500,000 francs figure au Budget de l'État , il serait impossible d'appliquer encore cette règle sans consacrer une sorte d'injustice à l'égard des provinces les plus pauvres.

L'administration a jugé plus équitable , tout en respectant les principes établis quant aux autres éléments de répartition , de tenir compte pour les provinces , de même que pour les communes , non-seulement du montant des ressources dont elles peuvent disposer annuellement , mais aussi et surtout des sacrifices que la réalisation de ces ressources leur impose , eu égard à leur situation financière respective.

C'est en suivant cette marche que l'on est arrivé à un partage à peu près égal du crédit entre les neuf provinces.

Dans ce système , toutes les localités du pays participent aux subsides de l'État. C'est , à mon avis , Messieurs , le but que la Législature doit avoir en vue. L'intervention du Gouvernement dans les dépenses de la voirie vicinale , dépenses que la loi met à la charge des communes , ne se justifie , en effet , que par des raisons d'intérêt général. Or , cet intérêt exige que les ressources du trésor favorisent autant que possible , toutes les améliorations qui peuvent contribuer à développer les éléments de la richesse nationale ; et , sous ce rapport , les plus modestes travaux effectués dans un but d'utilité publique , de même que les entreprises les plus importantes , méritent , à des titres et à des degrés différents , la sollicitude et les encouragements du Gouvernement.

Admettre le système préconisé par quelques administrations provinciales et par d'honorables Représentants , système d'après lequel chaque province participerait aux subsides dans la proportion de son importance agricole et industrielle , de l'étendue de son territoire , de sa population , du montant des dé-

penses qui y sont faites annuellement pour la voirie vicinale et de sa quote-part dans les impôts perçus au profit du trésor, ce serait prodiguer, ainsi que le démontreront les chiffres ci-après, les secours de l'État aux localités qui peuvent le mieux s'en passer, tandis qu'on devrait les refuser aux communes qui en ont le plus besoin.

D'après ces considérations, j'estime, Messieurs, qu'il y a lieu de maintenir le mode de répartition qui a été suivi jusqu'à ce jour par le Département de l'Intérieur. J'ai mûrement examiné les réclamations qu'il a soulevées, et je suis demeuré convaincu de l'impossibilité d'adopter des règles qui permettent au Gouvernement de répartir le crédit entre les neuf provinces, de manière à y faire participer chacune d'elles dans la juste mesure de ses besoins et de ses titres aux encouragements ou aux secours de l'État. Toutes les provinces voudraient, à des titres différents, obtenir des faveurs exceptionnelles, et chacune d'elles tire de sa situation particulière des arguments à l'appui des prétentions qu'elle élève.

D'après les unes, le montant des subsides devrait être proportionné aux dépenses qui s'effectuent annuellement pour la voirie vicinale, par la province et par les communes. D'autres, au contraire, sont d'avis que les localités les plus pauvres et qui n'ont pas, par elles-mêmes, les ressources nécessaires pour améliorer leurs chemins, devraient être particulièrement secondées et encouragées par le Gouvernement.

Ces deux opinions contradictoires, mais également fondées selon le point de vue auquel on se place, se sont reproduites au sein de la Chambre, lors de la discussion du Budget du Ministère de l'Intérieur pour 1853. Différents orateurs, appartenant à des provinces différentes, ont pris part à cette discussion. Les provinces les plus pauvres, de même que les plus importantes et les plus riches, y ont trouvé des défenseurs de leurs intérêts. Mais des observations échangées, on est encore fondé à conclure que le système suivi par l'administration est de tous ceux que l'on a préconisés celui qui offre le moins d'inconvénients et prête le moins à l'injustice et à l'arbitraire.

Je crois utile de résumer succinctement les différentes opinions qui se sont produites à cette occasion.

M. *de Steenhault* croit qu'il convient de répartir les subsides d'après des bases fixes; il est d'avis que le Gouvernement doit tenir compte de la densité de la population, de la fréquence des relations, de l'étendue du territoire, de l'importance des travaux, des sacrifices des provinces et des communes, enfin du montant des impôts payés au profit du trésor dans la province.

M. *Moncheur* n'admet pas que l'on puisse prendre, comme base de répartition, le montant des impôts payés dans la province et le chiffre de la population, parce que si le Gouvernement adoptait de pareilles mesures, il subsidierait le plus largement ceux-là qui en ont le moins besoin.

Il propose, comme base, le montant des souscriptions volontaires qui se font dans chaque province pour la voirie vicinale.

M. *Thibaut* estime qu'il est impossible de formuler des règles précises dont il ne soit jamais permis de se départir. Il est d'avis que le Gouvernement doit consulter surtout l'état des besoins constatés de chaque localité et des ressources

dont elle peut disposer, et qu'ensuite, il doit avoir égard aux *sacrifices* que les localités s'imposent pour parvenir à améliorer leurs chemins.

M. Alp. *Vandenpeereboom* propose, comme base, le coût relatif des travaux dans les différentes provinces, la position financière des communes, la situation des chemins vicinaux.

M. *Coomans* est d'avis que la première base, la plus raisonnable, la plus juste et la plus humaine, c'est celle des besoins bien reconnus. Il voudrait que les communes ne contribuassent que dans la mesure de leurs ressources, et que le Gouvernement, aidé de la province, accordât le reste dans la mesure de leurs besoins. On a dit, avec raison, qu'il fallait avoir égard, dans la distribution des fonds de l'État, au coût local des chemins, et c'est là une base de plus à joindre à celle que l'on adoptera pour la répartition.

M. *Orban* ne peut qu'engager le Gouvernement à persister dans le système qu'il a suivi. Il n'en est pas de plus équitable.

M. *Magherman* croit que le meilleur système est de n'en avoir aucun, de s'entourer, pour chaque demande, de tous les renseignements possibles, et de tenir compte de toutes les considérations qui pourraient militer pour faire accorder une plus ou moins grande part, suivant les circonstances où se trouveront les localités qui feront les demandes.

M. *de Muelenaere*, après avoir écouté avec attention tout ce qui a été dit pour critiquer le mode de répartition suivi par le Gouvernement, demeure convaincu que ce mode offre moins d'inconvénients, se rapproche davantage de la justice distributive, et surtout qu'il prête moins à l'arbitraire du Gouvernement, que tout ce qu'on a proposé d'y substituer. Il croit que si on passait en revue les différents éléments indiqués pour une nouvelle répartition, on y trouverait une foule d'inconvénients de toute nature, et que, voulant changer d'une manière imprudente le mode actuel, qui repose, après tout, sur des bases plus ou moins fixes, on tomberait invraisemblablement dans des difficultés inextricables.

Le Gouvernement partage, ainsi que j'ai déjà eu l'honneur de le dire, cette dernière opinion. Cependant, pour satisfaire aux vœux exprimés par quelques honorables Représentants, j'ai fait dresser le tableau suivant, qui indique les résultats des différentes combinaisons d'après lesquelles la répartition des subsides pourrait s'opérer, au cas où la Chambre croirait devoir engager le Gouvernement à abandonner le système qu'il a suivi jusqu'à présent.

Ces combinaisons sont au nombre de cinq. Elles comprennent chacune cinq bases.

D'après la première, la répartition aurait lieu en raison :

- 1° De l'étendue territoriale des provinces ;
- 2° Du nombre des communes ;
- 3° De la population ;
- 4° Du montant des impôts payés au profit de l'État ;
- 5° Un cinquième du crédit serait partagé, par parts égales, entre les neuf provinces.

La deuxième combinaison comprend les quatre premières bases mentionnées ci-dessus. Un cinquième du crédit partagé entre les provinces, d'après le coût relatif, par mètre carré de chaussées construites, forme la cinquième base de cette combinaison.

La troisième a pour bases :

- 1° Les dépenses faites annuellement, pour la voirie vicinale, par les communes ;
- 2° Par la province ;
- 3° Par les particuliers ;
- 4° Le prix de revient des chaussées par mètre carré ;
- 5° Le partage d'un cinquième du crédit, par parts égales, entre les neuf provinces.

La quatrième combinaison comprend les quatre premières bases indiquées ci-dessus, plus le montant des impôts payés dans chaque province au profit de l'État.

La cinquième a pour éléments :

- 1° La moyenne des dépenses faites annuellement, pour la voirie vicinale, par les communes, les provinces et les particuliers ;
- 2° Le prix de revient des chaussées par mètre carré ;
- 3° L'étendue territoriale des provinces ;
- 4° Le montant des impôts payés au profit de l'État ;
- 5° Le partage d'un cinquième du crédit, par parts égales.

La répartition d'une somme de 480,000 francs, opérée d'après ces différentes combinaisons, donne les résultats consignés dans le tableau ci-après :

PROVINCES.	PART ATTRIBUÉE A CHAQUE PROVINCE D'APRÈS LA				
	1 ^{re} combinaison.	2 ^{re} combinaison.	3 ^{re} combinaison.	4 ^{re} combinaison.	5 ^{re} combinaison.
Anvers.	41,688	47,875	44,891	41,472	47,800
Brabant	65,986	65,614	59,226	65,042	60,909
Flandre occidentale.	59,674	64,808	55,512	59,654	61,481
Flandre orientale	65,592	70,526	56,206	61,817	62,456
Hainaut	72,645	71,515	107,489	114,604	79,088
Liège	51,758	49,507	59,557	57,956	50,955
Limbourg.	54,544	54,794	29,229	22,783	55,885
Luxembourg.	40,696	54,004	27,698	21,182	57,494
Namur.	47,350	41,472	59,602	54,728	41,244

On le voit, toutes ces combinaisons amènent des résultats défavorables aux provinces qui ont le plus besoin de l'assistance du Gouvernement pour améliorer leur voirie vicinale. Ce sont les provinces d'Anvers, de Limbourg, de Luxembourg et de Namur qui seraient le plus mal partagées. Or, ce sont précisément

celles où l'intervention de l'État est le plus nécessaire pour suppléer à l'insuffisance des ressources dont les communes disposent , et où il importe le plus de créer de bonnes routes dans l'intérêt des progrès agricoles.

Le Hainaut , au contraire, province où les matériaux de construction abondent et où les communes peuvent généralement consacrer à la voirie vicinale des ressources importantes , se trouverait exceptionnellement favorisé au détriment de toutes les autres provinces.

Après le Hainaut vient le Brabant, qui trouverait également un avantage sensible à l'adoption d'un nouveau mode de répartition.

Ce fait explique l'insistance des réclamations qui ont été élevées au nom de ces deux provinces , contre le mode de répartition que le Gouvernement a cru devoir adopter. Mais il est digne de remarque que , depuis plusieurs années , la députation permanente du Hainaut et celle du Brabant suivent le même système pour le partage du crédit provincial entre les arrondissements de leur province. Elles reconnaissent donc équitable , relativement aux subdivisions des provinces, un mode de répartition qu'elles regardent comme injuste , relativement aux grandes subdivisions administratives de l'État. Cependant l'analogie est sensible, car on ne saurait admettre que les différents arrondissements du Hainaut et du Brabant présentent tous une égale importance , ni que les communes qui les composent s'imposent toutes des sacrifices également considérables pour l'amélioration de la voirie vicinale.

Quoi qu'il en soit, la Chambre reconnaîtra, j'ai tout lieu de le croire, qu'il y a lieu de persévérer dans le système du Gouvernement, qui consiste à répartir le crédit par parts à peu près égales , tout en respectant les principes établis , quant à la nature des chemins à subsidier et au concours à exiger des communes et des provinces.

Le Ministre de l'Intérieur,

PIERCOT.

