

(1)

(N° 209.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 MAI 1896.

Projet de loi instituant un fonds spécial et temporaire pour des travaux extraordinaires de voirie.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

A mesure que les voies de communication se développent, les sommes que l'État consacre annuellement à cette partie de l'outillage national ne cessent de croître en importance

D'une part, le Gouvernement dépense chaque année au profit de la grande voirie de l'État, en crédits ordinaires et extraordinaires, une moyenne de plus de cinq millions de francs.

D'autre part, les crédits budgétaires affectés aux travaux de voirie vicinale et d'hygiène, qui s'élevaient à 100,000 francs seulement dans les premières années qui ont suivi la loi de 1841, atteignent aujourd'hui trois millions.

On évalue à deux cents millions la somme totale des frais de construction et d'entretien qu'ont coûtés, depuis 1830, les 7,420 kilomètres de routes de l'État, et à quatre-vingt cinq millions environ la part de celui-ci dans les dépenses d'établissement des voies vicinales pavées et empierrées qui s'étendent actuellement sur une longueur d'environ 30,000 kilomètres.

Malgré ces sacrifices aussi considérables que légitimes du Trésor public, bon nombre de nos routes de grande voirie, particulièrement celles qui convergent vers les grands centres de population, sont dans un état qui laisse manifestement à désirer.

Construites à une époque déjà ancienne, en matériaux de fort calibre et sur une grande largeur, en vue d'un roulage intense et pondéreux, les chaussées dont elles sont revêtues ne répondent plus à la nature des transports

qui les utilisent. La nécessité d'une réfection extraordinaire s'impose donc, pour le plus grand nombre d'entre elles, avec un véritable caractère d'urgence.

Le moment paraît d'autant mieux choisi pour entreprendre méthodiquement l'exécution de ce travail, que celui-ci pourra se combiner avec l'aménagement des sections empruntées par les railways vicinaux et avec l'installation de pistes cyclables.

Le Gouvernement a l'honneur de proposer à la Législature la création d'un fonds spécial et temporaire à l'aide duquel il puisse réaliser un desideratum d'une si haute utilité.

L'amélioration de plus en plus complète des voies de communication est l'un des plus grands services que les pouvoirs publics puissent rendre à l'agriculture.

A ce point de vue, nous estimons qu'une part du fonds spécial projeté doit profiter à la petite voirie.

Quand on consulte les atlas des communications vicinales, on constate combien infime est la proportion des chemins pavés et empierrés comparative-ment à ceux qui sont restés à l'état naturel. Il est permis d'en inférer que des intérêts sérieux touchant l'agriculture ont été, sur ce terrain, quelque peu négligés et que le capital énorme que représente notre voirie routière est loin de produire tout l'effet utile que l'on est en droit d'en attendre.

Pour remédier jusqu'à un certain point à cette situation, il faut que, sur cette voirie, viennent se greffer d'innombrables ramifications s'étendant aussi loin que possible dans les campagnes cultivées.

Un élément essentiel de vitalité pour l'agriculture et pour les industries qui en dérivent réside dans la possibilité d'accéder en toute saison à l'intérieur des terres pour en préparer le labour et l'ensemencement, y transporter en temps propice les engrais et autres amendements, et enlever rapidement les récoltes au moment opportun.

Pour atteindre ce résultat, il suffit le plus souvent que le chemin d'exploitation soit asséché et pourvu d'une chaussée capable d'une résistance suffisante.

Dans certaines parties du pays où les matériaux pierreux sont abondants, il existe déjà beaucoup de chemins réunissant les conditions voulues. Dans d'autres — et ce sont précisément les régions agricoles les plus riches — rien ou presque rien n'a été fait en vue de pareil résultat, parce que les carrières de pierres ou de pavés se trouvent trop éloignées : les matériaux à mettre en œuvre n'ayant qu'une valeur intrinsèque très minime, la dépense du transport par chemin de fer ou même par eau vient en affecter démesurément le prix de revient.

La cause du mal reconnue, le Gouvernement espère l'atténuer en supprimant en quelque sorte la distance qui sépare les lieux de provenance de ces matériaux de ceux où ils pourront être si utilement employés.

Une première mesure sera prise dans ce but par le Département des Chemins de fer. Pendant les périodes de faible trafic, il appliquera des tarifs extrêmement réduits aux transports, faits pour le compte des communes, de déchets de carrières destinés à la confection de chaussées agricoles.

De son côté, le Département de l'Agriculture, grâce au fonds spécial dont le vote est sollicité, pourra prendre à sa charge la totalité ou une partie du prix ainsi réduit de ces transports.

Telle sera la forme habituelle de l'intervention financière de l'État.

Ce n'est pas à dire que dans certains cas l'on ne s'en écartera point. Les chemins d'exploitation agricole peuvent comporter d'autres améliorations utiles que celle qui consiste à les munir d'une chaussée faite au moyen de déchets de carrière plus ou moins bien appropriés. Il arrivera que cette chaussée pourra être utilement construite en recoupins, par exemple; dans d'autres circonstances, un bon drainage sera de nature à améliorer notablement l'état de viabilité du chemin; ailleurs, il sera nécessaire de construire un aqueduc pour le passage d'un cours d'eau. Ces travaux pourront exceptionnellement être subsidiés par l'État.

Enfin, le transport par bateau s'imposera quelquefois comme le plus facile et le moins coûteux et, en semblable occurrence, le Département de l'Agriculture aura également souci de seconder, en les déchargeant de tout ou partie des frais de transport, les communes qui lui présenteront des demandes régulières de subsides. Des instructions administratives régleront d'ailleurs la marche à suivre.

Il importe qu'un contrôle sérieux et efficace de l'emploi des deniers publics soit assuré. A cette fin, il sera organisé un service spécial et temporaire qui fonctionnera sous la direction et l'impulsion de l'Inspection générale des chemins vicinaux.

Celle-ci veillera du reste avec le plus grand soin à ce qu'une distinction bien nette soit maintenue entre les chemins communaux d'intérêt agricole et notre vicinalité proprement dite, dont le réseau continuera à se développer d'après les règles actuellement en vigueur.

Il ne s'agit pas, en effet — c'est là un point sur lequel le Gouvernement ne saurait trop insister — de toucher aux crédits normaux affectés aux besoins de la voirie vicinale pas plus qu'aux crédits destinés à la grande voirie de l'État. Il est inscrit au Budget des dépenses du Ministère de l'Agriculture pour l'année 1896, un crédit de 5,870,000 francs pour frais d'entretien et d'amélioration des routes de l'État, et le crédit de trois millions pour travaux de voirie vicinale et d'hygiène continuera à figurer au Budget annuel ordinaire. L'œuvre féconde de l'achèvement du réseau vicinal doit se poursuivre sans relâche. C'est ainsi que, pendant la seule année qui vient de finir, le Département de l'Agriculture a examiné et approuvé des projets de chemins nouveaux comportant une longueur approximative de 505 kilomètres; de nombreux projets sont encore annoncés.

Le fonds spécial que le Gouvernement crée à côté du Budget annuel est essentiellement temporaire. L'article 3 du projet de loi n'y autorise des imputations que jusqu'au 31 décembre 1904.

Les crédits constituant la dotation du fonds spécial figureront, comme dépenses exceptionnelles, au Budget annuel du Département de l'Agriculture, et la comptabilité du fonds ainsi constitué au moyen de crédits couverts par les ressources ordinaires de l'État, sera rattachée au Budget des recettes et des dépenses pour ordre.

Pour transférer ces crédits du Budget ordinaire de l'Agriculture au Budget des recettes et des dépenses pour ordre, on délivrera, au profit du Trésor, des ordonnances de paiement qui seront échangées contre des récépissés de versement délivrés sur les produits de la Trésorerie avec la mention : « Budget pour ordre; fonds spécial pour... etc. »

Les ordonnances à délivrer sur le Budget pour ordre pour le paiement des travaux effectués seront soumises au visa préalable de la Cour des comptes conformément à l'article 14 de la loi du 29 octobre 1846 (2^e alinéa de l'article 186 du règlement général sur la comptabilité de l'État du 10 décembre 1868).

Le fonds spécial sera ainsi soumis, au point de vue de la comptabilité, à un fonctionnement analogue à celui des subsides des provinces, des communes et des particuliers pour la construction des routes (art. 5 de la loi du 10 mars 1838), qui sont également portés au Budget pour ordre.

L'institution d'un fonds spécial pour la voirie arrive à son heure. C'est un nouvel et vigoureux élan donné au développement d'un service qui contribue largement à la richesse du pays; ce sera l'un des meilleurs témoignages que les Chambres accorderont de leur sollicitude à l'endroit des vrais intérêts populaires dans le vaste programme des travaux d'utilité publique inauguré par le Gouvernement actuel grâce au concours éclairé du Parlement.

Le Ministre des Finances,

P. DE SMET DE NAEYER.

*Le Ministre de l'Agriculture
et des Travaux publics,*

LÉON DE BRUYN.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,**ROI DES BELGES,***A tous présents et à venir, Salut,*

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et de l'Agriculture et des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Il est institué, à concurrence d'une somme de 10,000,000 de francs, un fonds spécial et temporaire destiné :

1° A subvenir aux dépenses d'une réfection extraordinaire de la grande voirie de l'État ;

2° A subsidier des travaux extraordinaires d'amélioration de chemins communaux d'intérêt agricole.

ART. 2.

Le fonds sera constitué au moyen de crédits qui devront être couverts par les ressources ordinaires de l'État et qui seront inscrits au Budget du Département de l'Agriculture et des Travaux publics.

La comptabilité du fonds ainsi constitué sera rattachée au Budget des Recettes et des Dépenses pour ordre.

ART. 3.

Le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics est autorisé à faire des imputations sur ledit fonds jusqu'au 31 décembre 1904.

Donné à Laeken, le 20 mai 1896.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

P. DE SMET DE NAEYER.

Le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics,

LÉON DE BRUYN.
