

# SÉNAT DE BELGIQUE.

---

SEANCE DU 26 AVRIL 1836.

---

## Rapport de la Commission chargée du Projet de Loi qui autorise un emprunt de six millions pour la Construction de Routes.

---

**MESSIEURS,**

Nous avons examiné attentivement la loi que vous avez soumise à notre investigation, et qui ouvre au Gouvernement un crédit de six millions pour la construction de routes nouvelles.

Nous reconnaissons que la création des communications qui manquent au pays doit être un grand bienfait pour le commerce et l'agriculture, surtout dans les provinces reculées qui n'ont pu jusqu'ici suivre le mouvement industriel, faute de moyens de transport. Lorsqu'une partie de la Belgique se trouve déjà sillonnée par de bonnes routes et le sera bientôt sans doute par des chemins de fer, qui conduisent avec rapidité de la capitale aux extrémités du royaume, nous pensons qu'il est juste et raisonnable de faire jouir de ces avantages les provinces et les communes qui en sont déshéritées jusqu'à ce jour.

Si, anticipant sur l'avenir, nous pouvons, sans danger, hâter ce bien-être et procurer au pays ces avantages au moyen de l'emprunt proposé, sans doute il ne faut pas hésiter à le faire.

La Commission pense donc qu'en principe le mode d'emprunt et le mode de remboursement peuvent être admis.

Mais pourtant, Messieurs, si en théorie la loi projetée paraît avantageuse, il faut reconnaître quelque danger et quelques difficultés dans son exécution.

Ici comme souvent il semble que les documens qui accompagnent ce projet ne sont pas suffisans; quelles routes va-t-on faire? quel sera le mode adopté?

On parle de concessions ; les provinces et les communes seront-elles les seuls soumissionnaires admis pour ces concessions ? ou bien des sociétés et des particuliers pourront-ils concourir ?

Vous sentez, Messieurs, qu'il n'est point indifférent pour le pays de connaître comment cette somme considérable va se trouver employée ; car une grande difficulté va surgir quand il faudra en faire la répartition entre toutes les localités du royaume.

Sans doute les provinces et les communes vont être appelées à concourir à ce travail, et au moyen de ce concours et des concessions de péages, qui seront abandonnés pour un temps, la somme de six millions peut se trouver portée à 12 ou à 15.

Cette somme considérable sera-t-elle mise à la disposition du Gouvernement sans aucun examen préalable des localités où elle sera dépensée ? Si le bon emploi de ce capital peut procurer un grand avantage au pays, par contre son mauvais emploi peut causer beaucoup de mal.

Si une partie des travaux doit être abandonnée en concession, à des sociétés particulières et à des individus, que d'intrigues, que de cabales ! Peut-être sommes-nous destinés à voir encore de ces marchés qui donnent en peu de jours des bénéfices considérables aux adjudicataires ; et puis, Messieurs, si vous concédez pour 70 ou pour 100 ans, vous vous mettez dans l'impossibilité de supprimer les péages ; et le système de barrières qu'il serait désirable de voir modifier ou supprimer se trouve implanté en Belgique pour un terme dont on ne voit pas la fin ; ou bien, si des circonstances imprévues obligeaient à supprimer ces droits, il faudrait entrer en compte avec les concessionnaires et faire des sacrifices énormes comme on l'a fait pour la Sambre canalisée.

Nous arrivons, Messieurs, à une considération bien importante, et après nous être prononcés favorablement pour le principe d'emprunt et le mode de remboursement, nous avons à traiter la question d'opportunité.

Le moment est-il favorable pour employer en travaux publics une somme qui pourra s'élever à 12 ou 15 millions, au moyen des subsides des provinces, des communes et des perceptions de droits concédés ?

Il est notoire que l'industrie de la Belgique ne s'est jamais élevée au point où elle se trouve maintenant ; partout les établissemens nouveaux se créent comme par enchantement, les établissemens anciens ont pris un essor et une activité qu'ils n'ont pas eus jusqu'à ce jour ; les chemins de fer, les travaux publics marchent de pair avec l'industrie particulière ; tous les bras sont employés et les matériaux et la main d'œuvre sont augmentés de 25 pour cent depuis quelques années.

Si vous lancez, dans l'espace de trois ou quatre ans, dans la circulation les 12 à 15 millions, ne craignez-vous pas de porter le prix du travail et des matières premières de construction à un taux excessif ?

Puis s'il arrivait une crise politique ou commerciale vers la fin des travaux de vos routes, que feriez-vous de ces ouvriers de fabriques et d'agriculture auxquels vous auriez donné de nouvelles habitudes et qui seraient accoutumés à

voir doubler leur salaire. Autant les travaux proposés nous paraîtraient utiles et avantageux dans un moment de langueur industrielle et commerciale ; autant l'emploi de 12 à 15 millions pourrait avoir de danger dans le moment actuel.

Nous appelons encore votre attention sur l'état de nos finances. Avant de faire un nouvel emprunt, n'aurait-il pas été désirable de voir combler les déficits existans ?

Tous ces motifs auraient fait désirer que les travaux soient ajournés à une époque où ils auraient pu procurer de l'ouvrage aux bras inactifs ; mais d'après les explications données par Monsieur le Ministre de l'Intérieur qui n'entend point faire ces travaux tous à la fois, mais les diriger selon les circonstances, comptant surtout que le Gouvernement apportera toute la prudence et la maturité convenable dans l'examen qui sera fait avant de décider quelles routes on entreprendra, rassuré par la promesse qui a été faite à la Commission qu'on s'occuperait d'abord des routes réclamées depuis longues années et qui ont déjà en leur faveur des décisions anciennes, la majorité de la Commission propose l'adoption pure et simple de la loi.

Deux membres se déclarent pour l'ajournement.

*Bruxelles, le 26 Avril 1836.*

**Le Comte D'ARSHOT.**

**Le Chevalier PH. DE WOUTERS DE BOUCHOUT.**

**Le Comte DE QUARRÉ.**

**LEFEBVRE-MEURET.**

**DUMON-DUMORTIER, Rapporteur.**