

SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU 23 DÉCEMBRE 1905.

Rapport de la Commission spéciale ⁽¹⁾ chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1905.

(Voir les nos 122, 257, 258, session de 1904-1905; 6, 28, 31 et 38, session de 1905-1906, de la Chambre des Représentants, et 5, session de 1905-1906, du Sénat.)

Présents : MM. le Comte DE MERODE WESTERLOO, Président; le Baron ORBAN DE XIVRY, LÉGER, LIPPENS, VAN OCKERHOUT, HANREZ, MESENS, CLAEYS BOUÛAERT, HENRICOT et le Baron ANCION, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le projet de Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1905, amendé par le Gouvernement et tel qu'il a été voté par la Chambre des Représentants, comporte un ensemble de crédits (art. 1 et 2) s'élevant à fr. 125,113,160 27

Comme il restait disponible à la date du 1^{er} janvier 1905, sur les crédits extraordinaires votés précédemment, une somme de 111,916,301 98

Le Gouvernement aura à sa disposition une somme totale de fr. 237,029,462 25 pour faire face aux dépenses votées antérieurement et à celles faisant l'objet du présent Projet de Loi.

(1) La Commission, présidée par M. le Comte de Merode Westerloo, est composée de MM. Dupont, le Baron Orban de Xivry, Léger, Lippens, Verbeke, Van Ockerhout, Flechet, Astère Vereruyse, Hanrez, Mesens, Houzeau de Lehaie, le Comte de Brouchoyen de Bergeyck, le Comte Werner de Mérode, Claeys Bouúaert, Henricot et le Baron Ancion, rapporteur.

L'article premier du projet comprend une série de crédits s'élevant à fr. 123,104,000 »

La majeure partie de cette somme — 74,398,000 francs — concerne le Département des Chemins de fer; elle est affectée à concurrence de 12,375,000 francs à la construction de lignes nouvelles et à concurrence de 58,125,000 francs aux voies et travaux du réseau et à l'extension du matériel de traction et de transport.

Le restant — soit 3,898,000 francs — concerne le service des Postes, des Télégraphes et des Téléphones.

L'article 2 comporte des crédits s'élevant à fr. 2,009,160-27, destinés à la construction de l'École militaire, à la transformation des ouvrages de la position d'Anvers, à la continuation des travaux des routes militaires de Liège et de Namur et à l'établissement de réseaux téléphoniques dans ces positions.

Ces crédits constituent les reliquats de crédits non employés, alloués antérieurement et tombés en annulation.

Comme nous le disons ci-dessus, le Gouvernement disposera pour faire face aux dépenses extraordinaires antérieurement décrétées et à celles visées par le présent Budget d'une somme totale de fr. 237,029,462-25.

Il convient de remarquer que — sauf les dépenses concernant le Département des Chemins de fer, les sommes affectées à la voirie et à l'acquisition d'immeubles destinés à agrandir le domaine forestier de l'État et le crédit relatif au canal de Burght à Saint-Gilles (Waes) — tous les crédits demandés pour travaux publics concernent exclusivement des travaux en voie d'exécution et dont l'achèvement à bref délai est hautement désirable.

Dans nos rapports sur les budgets de 1903 et 1904, nous avons insisté sur la nécessité de compléter et de perfectionner dans le plus bref délai possible l'outillage national, nécessité inéluctable quelles que soient les sommes à dépenser, si nous ne voulons pas déchoir comme puissance exportatrice, mais si nous voulons, au contraire, voir l'expansion économique dont nous avons été témoin, dans le passé — surtout au cours des vingt-cinq dernières années — se poursuivre et s'accroître encore dans l'avenir.

Nous avons démontré, d'autre part, que notre situation financière nous permettait de marcher vigoureusement dans la voie que nous venons d'indiquer, et que cette situation, loin de pouvoir être compromise par l'augmentation de notre Dette publique, ne pouvait que s'améliorer, tout au contraire, si les emprunts nouveaux étaient consacrés à des travaux conçus et exécutés avec discernement, productifs directement par eux-mêmes ou indirectement par leur action sur la prospérité générale et partant sur les divers revenus du Trésor public.

Nous ne referons pas cette démonstration, mais nous la compléterons en reproduisant, avec les chiffres relatifs à l'exercice 1904, les tableaux I, I^{bis}, II, III, III^{bis} et III^{ter}, que nous avons dressés pour nos rapports sur les exercices 1903 et 1904.

Nous avons complété notre travail en dressant le tableau II (montant des capitaux et des revenus nets, correspondant aux dépenses d'outillage

économique directement productives) non seulement à la date du 31 décembre 1904, mais également aux 31 décembre 1878 et 1884.

Enfin, résumant la situation en un tableau IV nouveau, nous avons, pour chacun des exercices 1878, 1884 et 1904, déterminé la différence entre les intérêts et l'amortissement de la dette totale et les revenus du capital correspondant aux dépenses d'outillage économique directement productives et nous avons réparti cette charge par tête d'habitant.

Ajoutons que nous avons apporté deux changements aux tableaux publiés dans nos rapports précédents :

1° Au lieu de faire figurer aux recettes le produit intégral des Postes — en indiquant, en note, le montant versé au fonds communal — nous avons fait uniquement état de la part de ce produit acquise au Trésor public.

Nous avons répondu ainsi à une observation qui avait été présentée à ce sujet ;

2° Nous avons fait disparaître de la catégorie des dépenses d'outillage économique directement productives, celles concernant les canaux et rivières et les ports, pour les ranger sous la rubrique des dépenses indirectement productives.

Bien qu'à notre avis, la classification antérieure fût préférable, nous avons opéré le changement susindiqué, afin de mettre nos tableaux en concordance avec ceux publiés dans l'Exposé des motifs du présent Budget, ainsi que dans le rapport de la Section centrale de la Chambre des Représentants qui a examiné le Budget de la Dette publique pour l'exercice 1905.

(4 - 25)

N° 7

1905 - 1906

Dette publique au 31 décembre 1903 - 1904

Cfr. 35 mm.

11 plans

Des tableaux n^{os} I et Ibis qui précèdent il résulte :

1^o Que notre Dette totale au 31 décembre 1904, — y compris la capitalisation des annuités restant dues aux compagnies de chemins de fer et aux compagnies téléphoniques dont les réseaux ont été rachetés — s'élève à fr. **3,461,376,888 12** ;

2^o Que les intérêts de la dette totale consolidée, l'amortissement de la dette 3 p. c. en 81 ans, le paiement des annuités (chemins de fer et réseaux téléphoniques) qui expireront respectivement en 1967 et 1911 et, enfin, le paiement des intérêts et le remboursement des obligations en circulation des compagnies de chemins de fer rachetés, qui prendront fin — de 1912 à 1966 — se chiffrent par une charge annuelle de fr. **116,854,499 23**

Le tableau n^o IIc donne l'évaluation du capital productif de revenus directs de l'État.

Ce capital est évalué au 31 décembre 1904 à fr. **2,143,311,413 89**
et il a produit en 1904 un revenu net (déduction faite de la part du produit des postes attribuée au fonds communal) de fr. **93,023,839 41**

Entre le montant de la Dette publique — directe et indirecte — et la valeur du capital productif de l'État, tel que nous l'avons évalué, il y a donc une différence de fr. **1,318,065,474 23**
et, d'autre part, entre la charge totale de cette Dette — intérêt, amortissement et annuité — et les revenus nets du capital productif il n'y a qu'une insuffisance de fr. **23,830,659 82**

Cette situation est assurément rassurante, surtout si l'on veut bien remarquer — ainsi que cela ressort du tableau n^o III — que pendant la dernière période décennale — 1^{er} janvier 1895 au 31 décembre 1904 — LA SOMME ANNUELLE MOYENNE EMPRUNTÉE EST DE FR. **20,980,261-17** INFÉRIEURE A LA MOYENNE DES DÉPENSES EXTRAORDINAIRES EFFECTUÉES POUR TRAVAUX D'OUTILLAGE ÉCONOMIQUE.

Pour que la situation soit absolument satisfaisante, il faudrait qu'à l'avenir les revenus nets des travaux à effectuer couvrent la charge — intérêt et amortissement — des emprunts nouveaux. Nous pouvons avoir l'espoir d'atteindre progressivement ce résultat.

Le tableau n^o IV — que nous publions, comme nous l'avons dit, pour la première fois — fait ressortir une situation qu'il est intéressant de souligner.

Tandis qu'aux 31 décembre 1878, 1884 et 1904 le montant de notre dette totale consolidée s'élevait respectivement à fr. **1,253,994,648-91** ; **1,768,022,048-91** ; **3,117,038,048-12** ; la charge annuelle par habitant du chef de l'intérêt et de l'amortissement de cette dette, ainsi que des annuités portées au budget, non couverte par les revenus des capitaux affectés à l'outillage économique directement productif, se chiffrent respectivement par fr. **5-14** ; **6-75** et **3-27**.

De 1884 à 1904, malgré une majoration de la Dette de 76.3 p. c., cette charge a donc été réduite de fr. 6-75 à fr. 3-27, soit de fr. 3-48 ou de 51.50 p. c.

N'est-ce pas la meilleure preuve, qu'en règle générale, les emprunts ont été affectés à des dépenses utiles, dépenses qui dans toutes les sphères ont provoqué le développement de notre activité nationale, ce qui a eu pour conséquence incontestable de faire progresser parallèlement tous les revenus publics.

Un membre fait observer que dans le Budget extraordinaire de 1905, comme dans ceux des années précédentes, le Gouvernement fait figurer, pour une forte partie, des dépenses de pur luxe, des dépenses militaires et une quantité de dépenses de véritable entretien et d'exploitation, tant pour les chemins de fer que pour les routes et les voies navigables : travaux de consolidation, de transformation, d'amélioration, de rectification, de reconstruction, etc., etc., qui devraient figurer aux budgets ordinaires. Il n'admet pas non plus que l'on fasse payer par l'emprunt des dépenses d'ameublement qui ne seraient amorties qu'en quatre-vingt-deux ans. Enfin, les travaux les plus utiles sont exécutés dans des conditions telles, avec des modifications continuelles, que la concurrence ne s'exerce plus, qu'ils coûtent beaucoup plus qu'ils ne devraient coûter. Un luxe inutile et coûteux, souvent de mauvais goût, s'introduit aussi trop souvent dans les travaux utiles.

D'après ce membre, on peut estimer à environ la moitié de la somme portée au Budget extraordinaire ce qui devrait être porté aux budgets ordinaires, et la situation apparaîtrait alors sous un aspect tout différent de celui où le Gouvernement nous la présente.

D'autre part, il conteste que le revenu de nos chemins de fer soit tel qu'il est indiqué. Les sommes portées pour reconstruction de bâtiments de gares et pour renouvellement du matériel sont ridiculement insuffisantes.

Les critiques formulées au Sénat, à cet égard, ont d'ailleurs été reconnues comme sérieuses, puisque le Gouvernement a augmenté cette année de 2 1/2 millions le crédit pour renouvellement du matériel de traction et qu'il reconnaît que cette majoration devra être accrue. Elle devra l'être dans une très forte proportion et l'on peut affirmer que, dans le présent, le revenu donné par le chemin de fer est exagéré d'environ 25 millions.

L'opposant considère la situation financière comme absolument mauvaise, le déficit annuel comme considérable et indéniable, et l'accroissement énorme de la dette publique comme inquiétant pour l'avenir du pays.

La prospérité de la Belgique est due en partie au bon marché de la vie, résultat d'une longue période de paix.

La politique financière du Gouvernement ne fait que reculer, en l'aggravant sans cesse, la nécessité d'établir de lourds impôts pour faire face aux charges d'une dette qui sera aussi écrasante que si le pays avait eu des guerres ruineuses à soutenir.

EXAMEN DES ARTICLES.

Eu égard au temps limité dont elle a disposé, la Commission n'a pu procéder qu'à un examen sommaire des articles du Budget.

Elle a posé au Gouvernement un certain nombre de questions que nous reproduisons, ci-après, avec les réponses qui y ont été faites :

Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes.

RÉPONSE.

QUESTION.

ART. 3 DU TABLEAU.

Chemins de fer, voies et travaux.
 A. — 1° Crédit de. fr. 6,200,000
 A. — 2° Crédit de. . 4,530,000
 B. — Crédit de. . 3,600,000

On demande le détail de ces crédits par postes principaux.

Les trois tableaux ci-après présentent le détail des chiffres visés par la question.

On fait remarquer que les indications de ces tableaux répondent à des prévisions dont la réalisation intégrale ne peut pas être considérée comme certaine: l'exécution de travaux décidés peut être entravée par des difficultés telles que des exigences excessives de la part des propriétaires d'emprises; d'autre part, le tour de rôle de certains travaux peut se modifier par suite de circonstances imprévues qui rendent d'autres travaux plus urgents.

I. — A. 1° *Travaux d'aménagement des gares.*

DÉSIGNATION DES TRAVAUX	ESTIMATION
Alost. Aménagement	400.000 »
Anvers. Parachèvement du bâtiment des recettes de la gare centrale et aménagement des gares de l'agglomération	550.000 »
Binche. Parachèvement du bâtiment des recettes et construction d'un abri pour voyageurs et d'un couloir souterrain	125.000 »

DÉSIGNATION DES TRAVAUX	ESTIMATION
Esschen. Travaux divers . . .	150.000 »
Courtrai. Aménagement . . .	100.000 »
Gand. Aménagement des gares de l'agglomération	675.000 «
Haine-Saint-Pierre. Aménagement .	200.000 »
Meirelbeke. Id. .	400.000 »
Monceau. Id. .	200.000 »
Bruges. Id. .	200.000 »
Louvain. Aménagement.	600.000 »
Liège. Id. .	200.000 »
Verviers Id. .	200.000 »
Namur. Id. .	100.000 »
Ostende. Id. .	400.000 »
Schaerbeek. Id. .	500.000 »
Aménagement des gares de Bruxelles	1.000.000 »
Charleroi. Aménagement. . . .	200.000 »
Ensemble. . fr.	6.200.000 »

II. — A. 2° Travaux divers dans les stations et aux voies.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX	ESTIMATION
<i>Groupe de Bruxelles-Nord.</i>	
Hougaerde. Aménagement . . .	60.000 »
Bruxelles A. V. Installation d'un bureau intérieur.	48.000 »
Alost. Usine électrique	50.000 »
<i>Groupe de Liège.</i>	
Ans. Couverture des parcs à charbon	35.000 »
Welkenraedt. Aménagement. . .	250.000 »
Liers. Construction d'une lampisterie	3.500 »
<i>Groupe de Gand.</i>	
Raccordement de la ligne de Tubize-Quenast vers Enghien	150.000 »
Eecloo. Construction d'un hangar aux marchandises	25.000 »
Nieuport. Construction d'un pavillon de latrines	5.750 »

DÉSIGNATION DES TRAVAUX	ESTIMATION
<i>Groupe de Tournai.</i>	
Antoing. Aménagement	184.000 »
Vaulx. Id.	646.000 »
Tournai. Aménagement	500.000 »
Renaix. Id.	143.000 »
Péruwelz. Id.	201.000 »
Dergneau. Agrandissement du bâtiment des recettes	5.000 »
Tournai. Usine électrique	50.000 »
<i>Groupe de Mons.</i>	
Cronfestu. Aménagement	100.000 »
Mons à Manage. Consolidation de la voie	118.000 »
<i>Groupe de Bruxelles-Midi.</i>	
Manage. — Construction d'un bâtiment à divers usages	7.500 »
Seneffe. Aménagement	59.300 »
<i>Groupe de Charleroi.</i>	
Châtelineau. Aménagement	604.000 »
Gosselies. Id.	127.500 »
Chinay. Alimentation d'eau.	33.000 »
<i>Groupe d'Arlon.</i>	
Haversin à Haye. Amélioration du profil et assèchement entre les BK. 107-109.	125.000 »
Houyet. Construction d'un bureau pour l'agréé	3.000 »
Gedinne. Hangar aux marchandises.	3.500 »
Arlon. Aménagement.	653.000 »
Arlon. Alimentation d'eau	45.000 »
Ethe. Aménagement	22.850 »
Marbehan. Agrandissement du bâtiment des recettes	3.500 »
<i>Groupe d'Anvers.</i>	
Termonde. Aménagement	250.000 »
<i>Groupe de Hasselt.</i>	
Nederheim-Beverst-Alken-Zeelhem-Testelt et Norderwijk-Morkhoven. Construction de magasins	18.000 »
Ensemble.	4.530.000 »

III. — B. 1° Travaux généraux.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX	ESTIMATION
<i>A. — Travaux.</i>	
Haltes et points d'arrêt, raccordements aux vicinaux, raccordements privés (première installation) trottoirs, signaux, abris, etc	160.000 »
Etablissement de dix haltes. Construction à certaines haltes d'habitation pour les agréés	600.000 »
Décentralisation des huiles, caves pour réservoirs à pétrole à l'usage des stations, sections et dépôts. Extension des parcs à charbons et à briquettes	60.000 »
Installations électriques, partie de la dépense incombant au service des voies et travaux	80.000 »
Usines à gaz. Travaux et fournitures en extension pour l'éclairage autre que celui de l'électricité	70.000 »
Fondations de plaques tournantes pour locomotives, de plaques tournantes d'atelier, de bascules Ehrard et d'autres ponts pour locomotives, de machines, outils et engins de levage pour le service de la traction	75.000 «
Fondations de ponts à peser les wagons et les chariots, de colonnes hydrauliques et des engins de chargement dans les gares. Menus travaux pour le service de la traction et du matériel et de l'exploitation	60.000 »
Barrières roulantes en fer et ouvrages d'art à construire par mesure de sécurité	100.000 »
Mobiliers, ameublements, instruments, outils en extension, notamment pour le bardage de matériaux.	100.000 »
Travaux pour obvier aux dangers d'incendie	5.000 »
Installations ayant pour but d'éviter les vols, telles que placement de barreaux aux fenêtres et fermeture spéciale de hangars, de bâtiment des recettes et autres constructions	25.000 »
Rémunération des agents préposés à l'étude et à la surveillance des travaux neufs; salaires des agents temporaires (dessinateurs, surveillants, etc.).	250.000 »
Etablissement de voies de garage	100.000 »
Etablissement de voies de manœuvres dans certaines gares	60.000 »
Etablissement de voies de garage pour le matériel vide	50.000 »
Consolidation des talus. Assèchement du railway, etc.	70.000 »

DÉSIGNATION DES TRAVAUX	ESTIMATION
Consolidation de la voie	100.000 »
Construction de maisonnettes	300.000 »
Construction d'une 3 ^e chambre et d'un pavillon isolé à 40 maisonnettes	50.000 »
Pavages de cours aux marchandises	50.000 »
Abris pour les voyageurs	100.000 »
Prolongement de trottoirs dans les stations pour les mettre en rapport avec la longueur des trains	140.000 »
Modification à apporter aux bureaux à comptabilité contradictoire de 1 ^{re} catégorie des grandes gares	20.000 »
B. — Travaux généraux d'hygiène.	
Remplacement de loges en bois par des constructions en maçonnerie et de cabines Saxby en bois	40.000 »
Construction de lieux d'aisances dans les ateliers (1 par 25 personnes)	5.000 »
C. — Travaux en vue de réaliser les mesures et dispositions destinées à prévenir les accidents dont les ouvriers du chemin de fer peuvent être victimes en service normal.	
Suppression de P à N	400.000 »
Appropriation et matériel pour la manœuvre des barrières de façon à éviter aux ouvriers de devoir traverser les voies ; appareil spécial pour tenir la barrière fermée ; trottoirs mobiles, etc.	5.000 »
Travaux en vue de pourvoir d'eau potable les stations, les ateliers et les maisonnettes	15.000 »
Etablissement de garde-corps aux ouvrages d'art	10.000 »
Ensemble fr.	3.100.000 »

Ministère des Finances et des Travaux publics.

QUESTION.

ART. 20 DU TABLEAU.

Crédit de 3,000,000 de francs.

a) Quelle est la partie destinée au canal de Charleroi?

b) Quelle est la partie destinée au canal du Centre?

RÉPONSE.

Moyennant l'allocation du crédit de 3,000,000 de francs qui est sollicité et en tenant compte du reliquat des crédits votés antérieurement pour le même objet, le Gouvernement disposera d'une somme totale de 8,200,000 francs environ en vue de pourvoir aux dépenses à résulter de la conti-

c) Quand les travaux seront-ils achevés ?

nuation des travaux de construction du canal du Centre et de mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles.

Dans cette somme de 8,200,000 francs la part afférente au canal du Centre est estimée à 2,300,000 francs en chiffre rond, le surplus, soit 5,900,000 francs, devant être affecté aux travaux du canal de Charleroi à Bruxelles.

Il n'est pas encore possible, à raison notamment des expropriations, d'indiquer avec précision l'époque de l'achèvement des travaux de mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles.

En ce qui concerne le canal du Centre, le Gouvernement espère, ainsi qu'il l'a déclaré à la Section centrale de la Chambre des Représentants chargée de l'examen du budget ordinaire du Ministère des Finances et des Travaux publics pour l'exercice 1905, que cette voie navigable pourra être mise en service dans un délai de trois à quatre ans.

QUESTION.

ART. 33 DU TABLEAU.

Canal de Bruxelles au Rupel.

a) Quelles sont les intentions du Gouvernement quant au débouché du canal ?

b) Si le débouché dans le Rupel est maintenu, quels sont les travaux à exécuter pour améliorer le Rupel ?

RÉPONSE.

a) A la date du 28 novembre 1905, le Département des Finances et des Travaux publics a informé la « Société du Canal et des Installations maritimes » qu'il n'a pas d'objections à faire aux conclusions du rapport du service technique de ladite Société d'après lesquelles le meilleur débouché est celui de Wintham, parce qu'il est d'exécution plus rapide et moins coûteuse et qu'il mettrait l'écluse d'entrée dans d'excellentes conditions d'accès ;

b) Le travail le plus urgent consiste dans l'amélioration de l'embouchure.

Un membre a demandé s'il n'y aurait pas lieu de porter au Budget un crédit pour construction et ameublement d'écoles primaires.

En réponse à cette demande, M. le Ministre de l'Intérieur et de l'Instruction publique a fait observer qu'un crédit pour cet objet est prévu aux dépenses exceptionnelles du Budget de son Département. Il ajoute que lorsque le crédit habituel est insuffisant, des ressources supplémentaires sont demandées par le projet de loi relatif aux transferts et régularisations.

Un membre a exprimé le désir de savoir quelles sommes, sur le crédit global figurant au Budget, ont été affectées aux travaux de voirie à exécuter dans la Flandre orientale.

La Commission prie M. le Ministre des Finances et des Travaux publics de bien vouloir donner ce renseignement au Sénat, au cours de la discussion.

L'ensemble du Budget a été voté par 7 voix contre 1; deux membres se sont abstenus.

En conséquence, la Commission a l'honneur de proposer au Sénat d'adopter le Projet de Loi.

Le Rapporteur,
Baron ANCIEN.

Le Président,
Comte DE MERODE WESTERLOO.