

## SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 7 MAI 1912.

### Rapport de la Commission spéciale chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1912.

(Voir les nos 165, 234, 246 et 260, session de 1911-1912, de la Chambre  
des Représentants; — 103 et 104, même session, du Sénat.)

Présents : MM. le Baron DE FAVEREAU, Président ; le Comte GOBLET  
D'ALVIELLA, BRAUN, COULLIER, le Comte W. DE MERODE, VERBEKE, le  
Baron ANCIEN, le Baron DE PITTEURS HIÉGAERTS, VAN ZUYLEN et  
A. VERCROYSE, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le Projet de Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires com-  
prend les crédits suivants :

|   |                 |    |
|---|-----------------|----|
| Au Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics                      | fr. 44,835,000  | »  |
| Au Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.                   | 73,556,500      | »  |
| Au Ministère des Finances . . . . .                                       | 950,000         | »  |
| Avances au fonds spécial institué par la loi du 26 août<br>1903. . . . .  | 2,000,000       | »  |
| Au Ministère de la Guerre . . . . .                                       | 692,208         | 64 |
| Souscription à la Compagnie des Intérêts maritimes de<br>Bruges . . . . . | 2,000,000       | »  |
| Total . . . . .   | fr. 124,083,708 | 64 |

Les recettes extraordinaires se décomposent comme suit :

|  |               |   |
|--|---------------|---|
| Onzième annuité à verser par la Chine . . . . .          | fr. 97,700    | » |
| Aliénations d'immeubles . . . . .                        | 200,000       | » |
| Vente de terrains provenant de démantèlement . . . . .   | 100,000       | » |
| Vente de terrains de l'ancien arsenal d'Anvers . . . . . | 1,325,000     | » |
| Vente de terrains cédés à M. North . . . . .             | 540,000       | » |
| Ensemble. . . . .  | fr. 2,262,700 | » |

La différence représente le montant à couvrir au moyen des excédents du Budget ordinaire, et le surplus au moyen de l'emprunt.

Il restait disponible, à la date, du 1<sup>er</sup> janvier 1912, sur les crédits extraordinaires votés précédemment :

|   |                    |
|---|--------------------|
| 1° Sur les crédits reportés de 1910 et susceptibles de recevoir des imputations jusqu'au 31 décembre 1912 . . . . . | fr. 88,357,587 87  |
| 2° Sur les crédits reportés de 1911 et susceptibles de recevoir des imputations jusqu'au 31 décembre 1913 . . . . . | 71,131,014 03      |
| Soit un total de . . . . .  | fr. 159,488,601 90 |

Les mêmes chiffres pour l'exercice 1911 avaient été :

|   |                    |
|---|--------------------|
| Différence entre les dépenses et les recettes . . . . . | fr. 115,064,183 01 |
| Crédits disponibles . . . . .                           | 160,296,430 09     |

La Section centrale de la Chambre a fait de nombreuses observations à propos de la voirie de l'Etat. Elle a insisté, surtout, sur la nécessité de modifier le règlement sur la police des routes. A quoi bon dépenser des millions si les usagers de la route peuvent impunément détruire, en quelques heures, ce qui a coûté des mois de travail. La Section centrale demande énergiquement qu'un minimum de charge soit fixé avec un maximum de largeur des jantes.

La Section centrale a encore attiré l'attention du Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes sur les sommes destinées à l'augmentation du matériel de traction et de transport : elle s'est demandé si ce matériel ne pourrait être utilisé d'une façon plus intense, de manière à réduire le coefficient d'exploitation.

La construction d'un hôtel pour les bureaux du Ministère des Colonies a fait aussi l'objet de remarques, qui se sont reproduites au sein de votre Commission, mais l'honorable Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics a déclaré, pendant la discussion à la Chambre, qu'il renonçait à demander ce crédit.

Cette discussion à la Chambre a été nécessairement écourtée par le peu de temps qui lui était réservé à la dernière séance. L'honorable Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics y a annoncé que les 6,500,000 francs demandés pour les installations maritimes de Bruges étaient réduits à 2,000,000 et affectés à deux destinations précises, dont la nécessité n'est pas contestable.

Un membre proteste contre l'exclusion à peu près complète des intérêts bruxellois dans les crédits portés au budget pour les travaux hydrauliques. Il s'étonne de n'y pas trouver de crédit pour le canal de Charleroi et l'avant-port de Bruxelles, travaux dont l'exécution est urgente et d'où dépend la prospérité de l'agglomération bruxelloise, qui alimente si largement le Trésor public.

Il faut observer que le Budget extraordinaire, qui devait être réservé aux grands travaux publics, productifs directement ou indirectement, contient de nombreux crédits pour les travaux non productifs pour des améliorations, des transformations et même de l'entretien.

Le Ministère des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes qui, sur le total de 119,841,500 francs, absorbe à lui seul 73,556,500 francs, n'affecte qu'une partie de cette somme à des lignes nouvelles. Le reste sert à payer des dommages et intérêts, du mobilier, des travaux d'amélioration, de transformation et le renouvellement des gares et du matériel, dépenses qui devraient être supportées par l'exploitation.

Le Budget ordinaire ne porte, en effet, que 1 million pour le renouvellement des gares et 5 millions pour le renouvellement du matériel, dont la valeur est de 750 millions, et ces sommes dérisoires ne sont même pas dépensées, car l'examen des comptes montre que, de 1900 à 1909, on n'a dépensé en moyenne pour le renouvellement des gares que 616,800 fr. et pour le renouvellement du matériel que 2,959,000 francs.

C'est ainsi que le Budget extraordinaire marque l'effrayant déficit de nos finances et permet même de faire apparaître de prétendus bonis. En fait, chaque année un grand nombre de millions qui devraient être demandés à l'impôt sont fournis par l'emprunt, d'où l'exagération de notre dette et le discrédit de nos fonds d'Etat et pour conséquence l'exagération de notre dette flottante : situation excessivement dangereuse, si la paix venait à être troublée.

Un autre membre déclare partager cette manière de voir.

Un troisième membre trouve, au contraire, notre situation financière irréprochable : à l'appui de cette opinion, il cite le relevé des dépenses exceptionnelles mises à charge du Budget ordinaire pendant la période de 1895 jusque 1911 et qui se monte à fr. 276,255,732-40, soit en moyenne 16,250,337 francs par an ; et celui des ressources en dehors de l'emprunt affectées aux dépenses extraordinaires et qui s'élève pour la même période à fr. 210,463,115-59, soit en moyenne 12,380,185 francs par an.

Ces relevés se trouvent dans le rapport de la Section centrale et on y ajoute les constatations suivantes :

1° Loin que le Gouvernement ait dû recourir à l'emprunt de 1895 à 1911 pour solder les dépenses extraordinaires ne se rapportant pas à l'outillage économique, soit fr. 117,192,391-32, celles-ci représentent seulement pour cette période de dix-sept années 90 p. c. des bonis du budget ordinaire.

2° Du total des ressources extraordinaires, autres que les capitaux empruntés, il reste, après déduction des dépenses qui viennent d'être mentionnées, fr. 93,270,764-27 qui ont été employées à des dépenses d'outillage économique, soit à peu près 4-89 p. c. du total de celles-ci, et plus spécialement 17-76 p. c. des dépenses d'outillage indirectement productives.

Un membre a demandé à poser les questions suivantes :

**Première question.** — Au Budget extraordinaire pour 1911 figuraient des crédits pour l'aménagement, entre autres, des gares de Meirelbeke, Ronet, Bertrix, Berzée, Bisseghem, Bovigny, Braine-le-Comte, Caprycke, Chassart, Châtelet, Court-Saint-Etienne, Deynze, Glons, Gouvy, Hérenthals, Iseghem, La Hulpe, La Louvière, Lophem, Oret, Neder-

Brakel, Saventhem, Soignies, Thielt, Tubize, Uccle-Calevoet, Widenmunt.  
Ces gares ne sont plus mentionnées parmi celles qui doivent bénéficier des subsides inscrits à l'article 29 du Budget extraordinaire pour 1912.

Les crédits destinés à ces gares ont-ils été utilisés et, dans la négative, quels sont les motifs qui ont fait ajourner ou supprimer les travaux décrétés ?

**Réponse.** — Les travaux inscrits au programme de 1911 et qui n'ont pu être exécutés ne sont ni ajournés ni supprimés : on continuera à réaliser ce programme en 1912.

Les ressources extraordinaires votées pour le service des voies et travaux présentaient, à la fin de 1911, un disponible qui a été reporté à l'exercice 1912.

**Deuxième question.** — 1° A la page 5 des amendements présentés par le Gouvernement au Budget extraordinaire, il est dit :

« Le terre-plein des quais de Zeebrugge devrait être mieux outillé, notamment en ce qui concerne les hangars et les bâtiments affectés au service des passagers. »

On demande de quels bâtiments il s'agit ? Est-ce d'un hôtel reconnu indispensable ?

2° N'y a-t-il pas lieu aussi d'étudier une communication rapide entre Zeebrugge et Paris ? Ce qui, étant données les facilités d'embarquement, nous permettrait de lutter avantageusement avec Boulogne ?

**Réponse.** — 1° Les locaux utilisés par les passagers devraient être améliorés notablement ; de plus, il faudrait construire un hôtel dans lequel pourraient descendre les voyageurs en attendant leur embarquement, soit dans le navire, soit dans le train qui doit les conduire à l'intérieur. Cet hôtel devrait se trouver le plus près possible du quai d'accostage des paquebots.

Un hôtel a été construit dans ces conditions à la gare d'Ostende-Maritime.

2° L'organisation de trains rapides dans différentes directions, particulièrement vers Paris, s'imposera dès que les paquebots à grande vitesse feront escale à Zeebrugge.

La question a fait l'objet déjà de démarches et d'essais partiels qui n'ont pas donné de bons résultats.

Le Gouvernement reprendra volontiers l'examen de cette question ; mais il est à remarquer que la solution ne dépend pas de lui seul : elle nécessite la conclusion d'accords avec les compagnies exploitantes des chemins de fer étrangers.

Un membre demande au Gouvernement de solutionner la question de la grande cale sèche à construire à Gand.

Sa nécessité n'est plus discutée, les cales sèches existantes étant insuffi-

usantes. Ces ouvrages ont été construits par la Ville, au même temps que le canal. Une nouvelle convention étant intervenue entre l'Etat et la Ville, cette question a été négligée et maintenant la Ville argue du précédent pour demander à l'Etat de se charger de cette construction. La question est en litige ; mais il est du plus grand intérêt pour tout le monde qu'elle soit résolue.

Un membre demande que le Gouvernement fasse examiner la question du passage du Zand. A plusieurs reprises on a essayé, sans y réussir, d'approfondir ce passage qui n'a que 7<sup>m</sup>50. Si le Gouvernement n'a pas de nouveaux moyens, ne sera-ce pas engloutir plusieurs millions inutilement ?

Un amendement a été déposé par MM. Hanrez, Goblet d'Alviella, E. Delannoy, S. Wiener, N. Catteau dans ces termes :

Ajouter au tableau :

|  |            |
|--|------------|
| ART. 28. — Canal de Bruxelles au Rupel. — Augmentation de la participation de l'État dans l'exécution du canal . . . . . fr. | 6,500,000  |
| ART. 28. — Canal de Bruxelles au Rupel. — Installation de l'avant-port de Bruxelles . . . . . fr.                            | 5,000,000  |
| ART. 28bis. — Transformation du canal de Charleroi . fr.   | 10,000,000 |

Cet amendement n'a pas été accepté par la Commission.

A propos de la rectification de la Meuse, à Liège, un membre critique la lenteur des travaux.

Un autre membre demande si l'étude des travaux du Rupel se continue et si l'on ne mettra pas bientôt la main à l'œuvre.

Le Projet de Loi contenant le Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires a été adopté à la Chambre par 89 voix contre 4 et 23 abstentions.

Votre Commission spéciale, Messieurs, vous en propose aussi l'adoption.

*Le Rapporteur,*  
A. VERCRUYSSÉ.

*Le Président,*  
DE FAVEREAU.