

SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU 29 JUILLET 1897.

Rapport de la Commission des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1897.

(Voir les nos 122, IX, session de 1895-1896, 4, IX, 163, 122, session de 1896-1897, de la Chambre des Représentants; 135, session de 1896-1897, du Sénat.)

Présents : MM. le Comte DE PRET ROOSE DE CALESBERG, Vice-Président ;
BOËL, WITTMANN et OTLET, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, soumis aux délibérations de la Chambre des Représentants, portait la somme des crédits demandés à 111,100,383 francs.

Les divers amendements proposés par le Gouvernement et adoptés par la Chambre s'élèvent à 5,338,202 francs, ce qui porte à 116,438,585 francs le total des crédits demandés par le projet, tel qu'il nous est présenté.

Votre Commission continue à regretter que cette année encore le Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes lui arrive en fin de session et à une date si tardive que toute discussion ample et sérieuse par le Sénat devient quasi impossible.

Dès lors, songer à se livrer, dans le rapport, à l'examen approfondi de ce budget ne pourrait avoir une grande portée pratique, l'examen d'un budget déjà en cours depuis plus de sept mois enlevant à la discussion une grande partie de son caractère sérieux et rationnel.

Dans ces conditions, votre Commission s'est bornée à émettre quelques considérations générales ; elle a été amenée à rechercher surtout si elle ne pouvait pas se rallier à une combinaison qui permette à l'avenir que le vote des budgets par le Sénat vienne en temps utile.

Avant tout, nous tenons à dégager le Gouvernement de toute responsabilité dans les retards existants : il est victime, comme nous, des circonstances ; votre Commission en fait ici la déclaration.

Votre Commission s'est demandé si la solution la plus simple du problème ne serait pas de se rallier aux idées émises par certains membres du Sénat, notamment en 1896 lors du vote de crédits provisoires, de clôturer les exercices budgétaires à une autre date que celle du 31 décembre ; c'est ce système qui est admis en Angleterre, où l'année économique se termine le 31 mars, et en Espagne, où elle finit le 30 juin. En France la question est à l'étude.

Cette réforme permettrait au Gouvernement de présenter aux Chambres les budgets dès la rentrée du mois de novembre et donnerait à celles-ci le temps nécessaire à un examen sérieux et antérieur à l'exécution des dispositions budgétaires qu'elles sont appelées à voter.

Les budgets votés ainsi en temps utile, nous verrions disparaître le régime des crédits provisoires, qui ne peut être admis que dans des circonstances très exceptionnelles dans un pays soucieux, comme le nôtre, de grande régularité.

Votre Commission appelle l'attention de l'honorable Ministre des Chemins de fer et du Gouvernement sur cette question et la recommande à leur examen.

* * *

Dans le rapport de l'année dernière, votre Commission s'exprimait comme suit relativement à la reprise d'un groupe de concessions de chemins de fer :

« Votre Commission a vu, avec grande satisfaction, le Gouvernement
» entrer dans la voie du rachat de tous les chemins de fer concédés. Elle
» espère que les négociations avec toutes les Compagnies seront continuées
» de façon à arriver à bref délai à l'unification complète du réseau
» national. C'est de la bonne et grande politique que celle qui consiste à
» placer dans les mêmes mains l'administration de toutes les voies ferrées
» du pays. Grâce à cette concentration, l'honorable Ministre des Chemins
» de fer pourra établir des courants de transport qui nous échappent
» encore. L'énergie qu'il a déployée dans les mesures relatives au trafic
» international venant d'Angleterre nous a assuré un trafic considé-
» rable que des voisins nous disputaient. Tout n'est pas fait dans cet ordre
» d'idées et l'annexion de certaines lignes aura pour résultat d'améliorer
» encore cette situation. Votre Commission est d'avis que, une fois les
» chemins de fer rachetés, l'honorable Ministre doit faire étudier un plan
» de réorganisation complète du réseau. Celui-ci doit être mis à la hauteur
» des exigences du moment, tant au point de vue de la vitesse que du
» confort et de la sécurité. Il sera du devoir des Chambres de voter les
» crédits qui seraient demandés à cette fin.

» Nous devons savoir faire des sacrifices momentanés par des dépenses

» immédiates dont nous profiterons surtout dans l'avenir. Il faut prévoir
» que la progression importante du trafic ne s'arrêtera pas ; le trafic
» intérieur surtout suivra une marche progressive ; il provient en grande
» partie de l'accroissement important de la population et rien ne fait
» présager que ce facteur puissant disparaîtra. »

L'honorable Ministre des Chemins de fer a mené à bien les négociations délicates et difficiles du rachat des réseaux concédés, ce dont nous le félicitons. Dans un pays qui, comme le nôtre, voit sa population augmenter dans les proportions considérables que tout le monde connaît, on peut prédire à coup sûr que ce seul facteur de l'avenir fera que ce rachat sera dans tout état de cause une bonne opération pour l'État. Cette opération sera d'autant plus fructueuse et rendra d'autant plus de services au pays que le département des chemins de fer réorganiserà, à plus bref délai, le réseau racheté.

*
* * *

La réalisation de cette importante opération du rachat des chemins de fer concédés, en constituant un pas très considérable dans la voie qui doit aboutir à la complète homogénéité du réseau des chemins de fer belges, donne un surcroît d'opportunité à une mesure signalée à différentes reprises à l'attention de M. le Ministre des Chemins de fer et dont notre honorable collègue M. le Chevalier Descamps s'est fait le défenseur, dans son rapport au Sénat sur le projet de loi relatif au rachat des concessions du Grand Central et autres : celle qui consiste à donner une forme plus comptable, plus industrielle, au Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Les crédits votés chaque année par la législature ne sont point comme beaucoup d'autres des dépenses improductives destinées à assurer des services publics ; ils constituent, au contraire, un prélèvement fait sur les produits de l'exploitation ; cette exploitation laisse en outre une large marge bénéficiaire qui vient, au lieu et place d'une quotité égale d'impôts, contribuer aux dépenses générales de l'État.

En d'autres termes, non seulement le capital de 1,700 millions (y compris le dernier rachat), engagé par l'État dans les chemins de fer, assure un service public et le développement de la prospérité nationale par les facilités offertes au commerce, à l'agriculture et à l'industrie, mais il donne, déduction faite des crédits destinés à l'exploitation, un bénéfice net annuel de plus de 60 millions qui nous dispense de grever la population d'une somme égale d'impôts.

Il a paru à votre Commission que les budgets de ces importants services ne devaient pas être dressés, comme les autres, au simple point de vue administratif d'un service public non rémunérateur, et que, puisqu'il y a production de bénéfices, il fallait envisager aussi la question au point de vue industriel et financier, tenant ainsi en ligne de compte les amortissements nécessaires et dresser les comptes en conséquence. En un mot, ce

budget devrait être établi par crédit et débit, comprendre toutes les recettes et toutes les dépenses relatives à ces services publics, même les dépenses qui se trouvent dans d'autres budgets, notamment les pensions civiles, l'entretien des bâtiments, etc., les opérations devant se clôturer, en fin d'exercice, dans un compte général par un boni ou un mali.

Votre Commission attire encore sur ce point la plus sérieuse attention de l'honorable Ministre des Chemins de fer.

Cette manière de procéder aurait encore un excellent résultat : celui de ne plus fausser les statistiques générales relatives à la comparaison des impôts payés dans chaque pays, lesquels sont calculés par *tête d'habitant*.

En ce qui concerne notre pays, on a l'habitude, pour faire ce calcul, de prendre le chiffre total du budget des voies et moyens dont le montant pour l'année 1897 est de 387 millions de francs environ (mais qui comprend un produit de 175 millions de francs provenant des chemins de fer, postes, télégraphes et téléphones) et de diviser ce chiffre de 387 millions par le nombre d'habitants.

C'est là une erreur grave, car on doit tout d'abord déduire les 175 millions de produits ; on arrive ainsi à faire croire à ceux qui examinent les chiffres sans les décomposer que nous sommes imposés dans une proportion considérable, alors qu'il n'en est rien.

Notre budget général à équilibrer par l'impôt n'est que d'environ 200 millions de francs, représentant seulement 30 francs par tête d'habitant.

Le budget français est de plus de 3 milliards ; c'est environ 80 francs par tête d'habitant.

Ces chiffres se passeraient de commentaires ; ils sont une réponse victorieuse à ceux qui prétendent que nos finances ne sont point sagement administrées.

Notre domaine collectif s'augmente chaque jour sans majoration sensible d'impôts. Lorsqu'un travail important d'utilité publique s'impose, le Gouvernement préfère, avec raison, emprunter à *bon marché* et ne recourir à l'impôt que pour couvrir l'annuité nécessaire à l'intérêt des capitaux empruntés ; s'il fallait chaque fois prélever des impôts pour payer entièrement les travaux utiles ou nécessaires, ces travaux, au grand détriment du pays, ne seraient souvent pas faits.

Votre Commission donnerait son adhésion complète au système suivi par le Gouvernement s'il était prévu, en même temps que l'annuité pour les intérêts, l'amortissement en un certain nombre d'années du capital emprunté.

Ces observations générales faites, votre Commission a l'honneur, Messieurs, de vous proposer l'adoption du Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, tel qu'il a été voté par la Chambre des Représentants.

Le Rapporteur,
OTLET.

Le Vice-Président,
Comte DE PRET ROOSE DE CALESBERG.