

Revenu des contributions directes. 1909. — (en millions de frs).

WALLONIE		FLANDRE	
Hainaut	11	10	Anvers
Liège	8	8	Flandre Occid.
Luxembourg	1	8	Flandre Or.
Namur	3	1	Limbourg
	—	—	
	23	27	
Brabant		19	
Belgique		69	

Il résulte de ces chiffres que la Flandre paie plus de contributions directes que la Wallonie. Toutefois, cette différence n'est pas considérable: elle correspond à peu près à la différence des populations. On verra plus loin que les quatre provinces flamandes renferment, comme population, un sixième de plus que les quatre provinces wallonnes.

De plus, il importe encore de faire remarquer:

1° Que nous avons laissé de côté le Brabant qui, à lui seul, fournit près de 20 millions, c'est à dire environ le triple du revenu moyen par province. Ceci s'explique par les grandes fortunes réunies dans la capitale. Or, celles-ci tirent bien plus souvent leur origine de la Wallonie industrielle que de la Flandre, ainsi qu'on pourra s'en convaincre par la suite. Bien des habitants riches de la capitale — qui, d'ailleurs, compte près d'un tiers de Wallons — doivent leurs revenus à des industries wallonnes. Ils sont néanmoins taxés comme contribuables à Bruxelles. De même, bien des entreprises industrielles, qui ont leur siège à Bruxelles, possèdent leurs usines en Wallonie. Il arrive alors que le droit de patente de 2 % du bénéfice, qui frappe les sociétés anonymes, est perçu dans le Brabant, alors qu'il devrait en réalité grossir les recettes de la Wallonie; en effet, si en général le lieu de l'acquiescement du droit de patente est l'endroit où le contribuable exerce sa profession, il n'en est pas de même pour les sociétés anonymes. Celles-ci ne sont point taxées nécessairement dans la commune où leur industrie ou leur commerce est établi, mais bien au siège de leur principal établissement administratif. De puissantes sociétés par actions réalisant d'énormes bénéfices dans la Wallonie, où se trouvent leurs installations, ont leur siège à Bruxelles ou

dans les faubourgs. C'est ici que le droit de patente est perçu, alors que toutes les charges retombent sur les localités wallonnes, qui ne peuvent même pas trouver un dédommagement dans la perception de centimes additionnels au droit de patente établi au profit de l'Etat.

2° On remarquera aussi que les recettes flamandes proviennent, pour plus du tiers, de la province d'Anvers seule. C'est le commerce anversoïis qui fournit ces recettes élevées. Or, il est incontestable que celui-ci est alimenté bien plus par la Wallonie industrielle que par la Flandre. La prospérité d'un port dépend surtout de son arrière-pays économique: or, dans l'arrière-pays belge, la Wallonie occupe une place bien plus importante que la Flandre, puisque son industrie emploie à elle seule les trois quarts des chevaux-moteurs.

3. — Droits d'enregistrement, succession, etc.

Passons maintenant au groupe des recettes provenant des droits d'enregistrement, timbre, succession, etc. Nous pouvons leur appliquer la même méthode. On obtient ainsi:

Revenu des droits d'enregistrement, timbre, succession, etc. 1909 — (en millions de frs).

WALLONIE		FLANDRE	
Hainaut	9,0	11,3	Anvers
Liège	8,2	6,7	Flandre Occid.
Luxembourg	1,7	8,4	Flandre Orient.
Namur	3,6	2,1	Limbourg
	—	—	
	22,5	28,5	
Brabant		25,5	
Belgique		76,5	

Ici encore, nous constatons le chiffre plus élevé de la Flandre. Ici également, on est frappé des revenus élevés fournis par les provinces d'Anvers et de Brabant et l'on a tout lieu de croire que la Wallonie y contribue en réalité dans une large mesure.

4. — Part de la Wallonie et de la Flandre dans les contributions directes, droits d'enregistrement, etc., réunis.

Si l'on ajoute aux contributions directes les droits d'enregistre-

ment, timbre, succession, etc., on obtient les totaux suivants, en millions de francs :

	WALLONIE	FLANDRE
Contributions directes	23	27
Droits d'enregistrement, succession, etc.	22,5	28,5
Ensemble	45,5	55,5
Belgique, Brabant compris	146,4	

La répartition des droits entre les quatre provinces wallonnes et les quatre provinces flamandes s'établit donc dans le rapport de 45 et 55 % en chiffres ronds.

En supposant que cette proportion soit la même pour les droits perçus en Brabant, admettant en d'autres termes ce rapport pour toute la Belgique et l'appliquant au total des droits perçus dans tout le pays, (146,4 millions), on arrive à établir comme suit la part des Wallons et des Flamands dans le revenu des contributions directes, droits d'enregistrement, etc., pour tout le royaume: les premiers y contribueraient pour 65,8 millions et les seconds pour 80,6, sous cette réserve toutefois que le chiffre attribué aux Flamands doit être considéré comme sensiblement supérieur à la réalité, et celui afférent aux Wallons, comme inférieur, pour les raisons indiquées plus haut.

5. — Méthode applicable aux droits de douane.

Si l'on appliquait au revenu des douanes la méthode des lieux de perception, on arriverait au résultat suivant:

Droits de douane perçus au profit de l'Etat. 1909. — (en millions de frs).

WALLONIE		FLANDRE	
Hainaut	2	16	Anvers
Liège	7	4	Flandre Occid.
Luxembourg	1	4	Flandre Orient.
Namur	1	1	Limbourg
	11	25	

Il saute aux yeux que la supériorité des droits perçus en Flandre est écrasante et qu'elle est due aux sommes élevées perçues dans la province d'Anvers.

On peut ajouter qu'elle provient surtout des importations par Anvers. Il ne faut pas oublier, en effet, qu'Anvers est le port d'importation, non seulement de la province d'Anvers ou de la région flamande, mais aussi de la Wallonie. Quantité de marchandises entrent en Belgique par Anvers, qui pourtant sont destinées à *tout* le pays, les unes en majeure partie, les autres presque complètement. C'est ce que démontre le tableau suivant, dressé d'après le Tableau général du Commerce de la Belgique.

1909. — Importations (en millions de kilogrammes).

Marchandises importées	En Belgique	Par Anvers
Animaux vivants	81	10
Boissons et produits d'alimentation	4.167	3.398
Matières brutes ou préparées	21.312	6.032
Produits fabriqués	3.084	995

En examinant le détail des éléments qui composent ces rubriques, on trouve, par exemple:

Marchandises importées par Anvers	en millions de kilog.	
Viandes conservées	2,2	sur 3,3
Viandes non dénommées	8,5	» 10,4
Fruits	42,4	» 61,1
Conserves de poisson	3,2	» 3,5
Avoine	157,2	» 173,3

Evidemment, on ne peut imaginer un seul instant que toutes ces denrées alimentaires importées par Anvers soient consommées par les Anversois... ou par leurs chevaux! Il serait tout aussi absurde de supposer que les droits d'entrée grevant ces marchandises soient uniquement supportés par les Anversois, qui, ainsi, se sacrifieraient bénévolement aux consommateurs de tout le pays auxquels ces marchandises sont destinées. On saisit clairement quelle erreur énorme on commettrait si l'on voulait répartir la charge des droits de douane en se basant sur les lieux de perception.

Telle est pourtant la méthode fantaisiste qui fut très sérieusement prônée et appliquée par un collaborateur de la *Revue de Belgique*: « en comptant par province, dit-il ingénument, on montre ce que rapporte réellement chaque province ». C'est là une erreur fondamentale.

Il faut se rappeler que la perception des droits d'entrée aux bureaux-frontières est tout simplement une conséquence de notre système douanier actuel. Ce système n'existait pas sous l'ancienne loi hollandaise ; les droits étaient perçus alors aux lieux de déchargement, à l'intérieur du pays. Mais la création des chemins de fer et les nécessités du trafic ont amené l'Administration à simplifier les formalités et à organiser le service de la douane de manière à accélérer le transport des marchandises vers leur lieu de destination, sans qu'on doive passer par les bureaux de douane établis à l'intérieur du pays, entrepôts et succursales d'entrepôts. De cette façon, on évite l'encombrement des gares raccordées à ces établissements. C'est pour ces motifs que le dédouanement des marchandises libres et des marchandises soumises aux droits, importées à charge complète, s'effectue à la frontière.

Mais il ne faut voir là qu'une simple mesure d'ordre administratif concernant uniquement le lieu de perception des droits et n'ayant aucun rapport avec les personnes qui en supportent la charge.

Que les droits aient été perçus à la frontière du Nord, ou à celle du Midi, à Anvers, Gand, Verviers ou Charleroi, peu importe: ce qu'il faut considérer uniquement, c'est le lieu de consommation. Qu'on ne l'oublie pas: les droits d'entrée sont, comme les droits d'accise, des impôts indirects, des impôts de consommation ; en réalité, c'est le consommateur qui les paie dans le prix d'achat de la marchandise. Le vendeur intermédiaire a simplement *avancé* la taxe à l'Etat. Il se la fait rembourser ensuite par le consommateur en majorant les prix en proportion.

Il faut tenir compte de l'*incidence* de l'impôt et de la *translation* de sa charge. Tout contribuable frappé par le fisc essaye de rejeter sur autrui le fardeau de l'impôt. Le propriétaire se décharge sur ses locataires, l'importateur, sur le grossiste, celui-ci, sur le détaillant, et ce dernier, sur le consommateur. La perte assumée par les premiers de la série varie beaucoup selon les cas: elle est généralement minime et, en ce qui concerne les impôts de consommation, négligeable. Mais il est

quelqu'un qui, ne pouvant se décharger sur personne, doit bien supporter seul le fardeau qui lui est transmis: c'est le consommateur.

Tel est le cas, surtout pour les impôts de consommation: droits de douane ou d'accise. « Les droits de douane, écrit René Stourm, à moins qu'ils ne soient exceptionnellement mal combinés, ont précisément pour objet et pour résultat de surélever les cours des produits indigènes. Nous disons à moins qu'ils ne soient exceptionnellement mal combinés, *ce qui constitue une hypothèse invraisemblable* (1). Le consommateur est à tel point atteint par les droits de douane ou d'accise, que Fournier de Flaix a pu écrire: « Il n'y a aucune proportion entre la valeur de l'alcool comme produit et son prix de consommation ; c'est l'impôt qui fait la différence » (2).

Quant aux droits grevant les matières destinées à l'industrie, il paraît tout aussi évident que c'est l'industriel qui en supporte la charge. Ceci s'applique surtout à l'industriel belge. Celui-ci, moins que tout autre, peut en transmettre la charge au consommateur de ses fabricats en haussant les prix de vente ; s'il s'agit de produits destinés à l'exportation, les prix peuvent d'autant moins être relevés, que les marchés extérieurs sont généralement défendus par des droits de douane qui ne permettent l'importation qu'à des prix excessivement bas ; et s'il s'agit de produits destinés au marché intérieur, le relèvement des prix est rendu impossible par la libre concurrence des fabricants étrangers. De plus, ces derniers pratiquent souvent le *dumping*, c'est à dire qu'ils écoulent leurs produits chez nous à des prix dérisoires, afin d'abaisser, par la fabrication en masse, le coût de production et le prix de vente dans leur propre pays, où les prix de vente sont maintenus par des tarifs protecteurs (3).

En somme, on ne voit pas comment le consommateur belge pourrait ne pas supporter la presque totalité des droits de consommation sur les denrées alimentaires, ni comment les fabricants belges pourraient ne pas supporter celle des droits frappant les matières destinées à l'industrie.

(1) *Systèmes généraux d'impôts*. Paris, Guillaumin, 1893, p. 386.

(2) *Dictionnaire d'économie politique* de SAY, 1892, mot *Incidence*, p. 61.

(3) Voy. Laurent DECHESNE: *Le dumping*, dans l'*Echo de l'Industrie* de Charleroi, 1905.

Aussi la méthode applicable à la répartition de la charge des droits de douane et d'accise doit-elle se baser, non plus sur les lieux de perception, mais *sur la consommation* des objets taxés.

On comprend qu'on suive l'ordre des lieux de perception lorsqu'il s'agit de contributions directes, car ces impôts sont généralement payés là où ils sont perçus. Mais il en va différemment des contributions indirectes de consommation: droits de douane et d'accise.

Ce sont là des impôts de consommation, c'est à dire qu'ils atteignent et ont pour but d'atteindre les consommateurs en proportion de leurs achats. Or, comme il est impossible de prélever l'impôt directement au moment où le consommateur achète le produit, on doit bien l'atteindre d'une manière indirecte, en taxant l'article consommé, dans les mains de l'importateur s'il s'agit d'un produit importé, et, s'il est belge, entre les mains du fabricant national.

Dans le choix des personnes entre les mains de qui l'on frappe la marchandise, on est déterminé par la considération des plus grandes facilités pratiques de perception. Mais il va de soi que ce n'est pas l'importateur ou le fabricant qui paie l'impôt en le déduisant de son bénéfice: le prix de vente de la marchandise sera simplement majoré d'autant, de sorte que, en fin de compte, c'est bien le consommateur qui paie le montant du droit.

Il s'ensuit que les lieux de consommation sont, en réalité, les lieux de paiement des droits de consommation.

En d'autres termes, *les recettes provenant des impôts de consommation doivent être attribuées aux deux régions en proportion de leur pouvoir de consommation.*

La méthode de répartition des recettes suivant le pouvoir de consommation de la population est donc la seule applicable au revenu des droits de douane et d'accise. Pour mesurer le pouvoir de consommation, il faudra procéder différemment selon les cas. Il y a lieu de distinguer: *a)* les objets de consommation *personnelle*, aliments, vêtements, etc.; *b)* les objets de consommation *industrielle*, demi-fabricats, matières accessoires, machines, courroies, etc. (1).

(1) Nous ne parlons pas des matières brutes car, en général, elles ne sont pas taxées à l'entrée en Belgique.

6. — Coefficient de la consommation personnelle.

a. La consommation des objets servant à l'usage personnel dépend de deux facteurs: 1° le nombre de la population; 2° son niveau d'existence.

1° Il convient d'établir une fois pour toutes la population des quatre provinces flamandes, celle des quatre provinces wallonnes et celle du Brabant. Voici les chiffres d'après le Recensement de 1910.

Population par province en 1910. — (par milliers).

WALLONIE		FLANDRE	
Hainaut	1.233	969	Anvers
Liège	888	874	Flandre Occid.
Luxembourg	231	1.120	Flandre Orient.
Namur	363	276	Limbourg
	<hr/>	<hr/>	
	2.715	3.239	
		Brabant	1.470
		Belgique	7.424

Il ressort de ce tableau, que la population des quatre provinces wallonnes est inférieure à celle des quatre provinces flamandes, soit dans le rapport de 6 à 7. En étendant cette proportion au Brabant et en négligeant la population allemande, peu considérable d'ailleurs, la Wallonie compterait donc les 6/13 de la population du royaume et la Flandre, les 7/13.

2° Il faut tenir compte aussi de la différence de consommation résultant de la diversité des conditions d'existence, car cette différence est ici considérable.

L'infériorité matérielle, intellectuelle et sociale du peuple flamand comparé au peuple wallon, n'est pas contestée. On la fait remonter à l'avènement de la grande industrie dans la première moitié du XIX^e siècle, (1). Tandis que le peuple flamand, incapable d'assimiler les procédés nouveaux, fut plongé dans la misère et la déchéance par la ruine de son industrie à la main, jusque là si florissante, le peuple wallon, au contraire,

(1) M. DERAET, notamment, dans une communication à l'Institut Solvay. Voir L. DECHESNE: compte-rendu de la « Semaine Sociale » dans la revue *Wallonia* 1913 (ci-dessus, p. 285).

s'emparant des procédés techniques nouveaux, développa son industrie et, favorisé par ses richesses minières, conquît bientôt une situation des plus prospères.

Alors que l'industrie à la main, avec ses bas salaires, ses longues journées, ses conditions insalubres, subsista et même se développa encore dans les Flandres, les grandes industries à hauts salaires se localisèrent surtout en Wallonie, en y apportant le bien-être. « Les régions à bas salaires se rencontrent exclusivement dans la partie flamande du pays, la Flandre Occidentale, le Nord de la Flandre Orientale, le Limbourg et l'arrondissement de Turnhout ». Ainsi s'exprimait le rapporteur du recensement industriel de 1896 (1).

Rowntree, traversant un district de la France renommé pour ses industries à domicile, la personne qui l'accompagnait, un professeur français, lui dit: « Partout où vous rencontrez des industries à domicile, vous pouvez être certain de trouver de la pauvreté ». Et Rowntree ajoute: « A quelques exceptions près, ceci peut être dit de la Belgique également » (2).

Il existe évidemment dans les Flandres de grands établissements industriels, mais, fait curieux, même dans ce cas, les salaires sont peu élevés, ces établissements appartenant précisément à la catégorie des grandes industries dont les salaires sont les plus bas !

L'agriculture offre un contraste analogue. En Flandre, de petites cultures exploitées, au prix d'un dur labeur, et au moyen de procédés empiriques, par une population ignorante et pauvre ; en Wallonie, de moyennes ou de grandes cultures exploitées avec des procédés modernes, par une population éclairée et jouissant d'une aisance relative.

La différence des niveaux d'existence apparaît d'une manière frappante dans le taux des salaires agricoles. Ceux-ci sont d'environ un tiers plus élevés en Wallonie qu'en Flandre, ainsi qu'on peut s'en convaincre par le tableau suivant, dressé d'après le recensement agricole de 1895 (3).

(1) WAXWEILER, dans le volume consacré à l'Exposé général des résultats, p. 308.

(2) ROWNTREE : Comment diminuer la misère, études faites en Belgique par un Anglais. Paris, Giard, 1910, p. 99. Cf. DECHESNE, La Belgique jugée par un Anglais, dans le périodique des *Licenciés sortis de l'Ecole des Hautes Etudes de Liège*, t. II, p. 62.

(3) Cf. L. DECHESNE: Rapport sur la situation matérielle des provinces wallonnes, présenté au congrès wallon de 1905, p. 11. Nous rectifions ici une faute d'impression.

Salaires journaliers des ouvriers agricoles du sexe masculin en 1895. — (En francs et centimes).

	Provinces Flamandes		Provinces Wallonnes		
	sous nourriture	avec	sans nourriture	avec	
Flandre occidentale .	1,68	0,94	Hainaut	2,26	1,36
Flandre orientale .	1,63	0,84	Liège	2,23	1,40
Anvers	1,62	1,00	Namur	2,43	1,62
Limbourg	1,44	0,84	Luxembourg	2,40	1,54
Totaux	6,37	3,62	Totaux	9,32	5,92

Le niveau d'existence du paysan wallon serait donc de moitié supérieur à celui du paysan flamand. Aucune statistique ne nous permet de mesurer d'une manière aussi précise la condition de la population industrielle. Toutefois on peut, sans exagération, admettre que la différence est au moins aussi prononcée. En somme, le niveau d'existence de la population wallonne et flamande serait comme le rapport de 3 à 2.

Pour obtenir les coefficients respectifs de consommation des deux régions du pays, il n'y a plus qu'à combiner ces chiffres avec ceux qui représentent l'importance relative des populations, ce que nous résumerons dans le tableau suivant.

Coefficients	WALLONIE	FLANDRE
Du nombre de la population	6	7
Du niveau d'existence	3	2
Du pouvoir de consommation } En multipliant	18	14
} et simplifiant par 3	6	5

Ainsi donc, les 6/11 des objets de consommation personnelle seraient consommés par les Wallons, et les 5/11 par les Flamands ; et, d'après ce que nous avons vu, les recettes fournies par les impôts de consommation personnelle devraient se répartir dans la même proportion. Arrivons maintenant aux objets de consommation industrielle.

7. — Coefficients de la consommation industrielle.

b. Objets de consommation industrielle. — Il est certain que l'industrie flamande consomme, en quantité beaucoup moindre que celle de la Wallonie, des matières premières, des demi-fabrics et des machines, parce qu'elle est moins considérable et parce qu'elle se pratique surtout à la main. L'industrie wallonne occupe bien plus d'ouvriers que celle de la Flandre.

1896. — Nombre de personnes occupées dans l'industrie en Belgique. — (Milliers de personnes).

PROVINCES FLAMANDES		PROVINCES WALLONNES	
Flandre orientale	166	Hainaut	264
Flandre occidentale	107	Liège	188
Anvers	101	Namur	53
Limbourg	18	Luxembourg	18
	392		523

Mais le nombre d'ouvriers est un indice insuffisant lorsqu'il s'agit de mesurer la puissance de production d'une industrie. Avec un nombre égal d'ouvriers, la production est infiniment plus considérable dans l'industrie mécanique que dans l'industrie à la main. En réalité, la puissance productrice de l'industrie, sa consommation en matières premières et accessoires, en demi-fabrics et en machines, se mesurent bien plus exactement au nombre des chevaux-moteurs qu'elle emploie, qu'à celui des ouvriers. Or, voici comment se présente la force motrice utilisée par l'industrie de Wallonie et de Flandre.

Chevaux-moteurs (vapeur, gaz ou pétrole) 1896. — Milliers.

PROVINCES FLAMANDES		PROVINCES WALLONNES	
Flandre orientale	62	Hainaut	229
Flandre occidentale	31	Liège	169
Anvers	55	Namur	20
Limbourg	6	Luxembourg	4
	154		422

En somme, l'industrie de la Wallonie occupe les trois quarts du total, contre un quart pour l'industrie flamande. La différence est considérable.

8. — Classement des importations selon le genre de consommation.

Maintenant que nous avons posé les éléments nécessaires à la solution du problème, revenons aux droits de douane tels que les documents officiels nous les présentent. Essayons de distinguer, dans le total des droits perçus, ceux qui proviennent des objets de consommation personnelle et ceux qui proviennent des objets de consommation industrielle.

Le *Compte-rendu* de l'Administration des Finances ne donnant pas assez de détails, il faut se reporter au *Tableau général du Commerce de la Belgique*, dressé par l'administration des Douanes.

Ici, une autre difficulté surgit. D'après ce dernier document, le montant des droits d'entrée perçus en 1909 s'élève à 60,9 millions, tandis que d'après le *Compte-rendu* de l'Administration des Finances, il est seulement de 57,9 millions.

Alors que le premier chiffre comprend le total des droits perçus, le second ne renferme que les droits perçus au profit de l'Etat — et c'est celui qui nous intéresse. On en a déduit les 35 centièmes des droits d'entrée frappant diverses denrées alimentaires (eau-de-vie, bière, vinaigre, etc), qui sont attribués au fonds communal. Il faut donc rectifier en conséquence les chiffres fournis par l'administration des douanes. On obtient ainsi ce tableau des droits d'entrée.

Droits de douane perçus au profit de l'Etat en 1909. — (en 1000 frs).

1. Animaux vivants	1.660
2. Poissons et objets d'alimentation, après déduction de 3 millions	13.476
3. Matières brutes ou simplement préparées	13.359
4. Produits fabriqués	29.495
Ensemble	57.990

Ce classement en quatre catégories, qui est celui de l'Administration des douanes, pourrait faire croire, à première vue,

que tous les produits de consommation industrielle sont compris dans le troisième poste, celui des matières brutes ou simplement préparées. Mais quand on examine le détail des articles qui composent le poste suivant, celui des produits fabriqués, on s'aperçoit que ce dernier renferme quantité de produits, fabriqués à la vérité, mais incomplètement, c'est à dire des demi-fabricats destinés à l'industrie. Force est bien de se livrer à la tâche longue et fastidieuse de relever un à un ces demi-produits, d'additionner le montant des droits dont ils sont frappés, afin de pouvoir ensuite les ajouter aux autres droits perçus sur les objets de consommation industrielle.

On obtient ainsi les totaux suivants, à retirer de la classe des objets de consommation personnelle et à placer dans celle des objets de consommation industrielle.

	Droits perçus (en 1000 frs.)
Caoutchoucs ouvrés, papiers, cartons pour ameublement, imprimerie, etc	1.704
Fils de coton, laine, chèvre, alpaga, vigogne, etc. non préparés pour la vente au détail.	403
Métaux (aluminium, cuivre, étain, fer et acier) battus, étirés, laminés, etc.	1.631
Machines et courroies pour machines	2.098
Outils	110
Total	5.946

Faisons observer que nous avons laissé dans la classe 4 — celle des produits fabriqués destinés à la consommation personnelle — quantité d'articles qui pourtant ne servent pas tous à la satisfaction immédiate des besoins, mais, pour une large part, à l'industrie, notamment les verreries brutes, poteries, tuyaux, ainsi que des tissus de toute sorte, qui paient une dizaine de millions de droits. Notons que ces omissions, que nous ne pouvons éviter, ne peuvent qu'affaiblir le sens de nos conclusions.

Pour obtenir le total des droits perçus sur les objets de consommation industrielle, il faut donc ajouter ces 5.946.000 frs. aux 13.359.000 frs. de droits de la classe 4. On obtient ainsi 19.305.000 frs. qui représentent le total des droits perçus sur les objets de consommation industrielle. Le reste des droits donnera la somme perçue sur les objets de consommation personnelle.

9. — Répartition du revenu des douanes.

La répartition s'établit donc comme suit:

Sur un total de droits d'entrée de 57,9 millions, les objets de consommation industrielle fournissent 19,3 millions; les objets de consommation personnelle fournissent 38,6 millions.

Appliquant les coefficients obtenus précédemment, la Wallonie et la Flandre interviennent respectivement pour les 3/4 et le 1/4 de la consommation des objets destinés à l'industrie et dans le paiement des droits perçus, soit: 14,5 millions pour la Wallonie et 4,8 millions pour la Flandre.

Quant aux articles de consommation personnelle, les coefficients étant de 6 pour la Wallonie et de 5 pour la Flandre, ces deux régions interviennent respectivement pour 21,1 (W.) et 17,5 (F.) dans le total (38,6).

Maintenant, il suffit d'additionner pour obtenir la part de chaque région dans tous les droits de douane perçus au profit de l'Etat. Voici le résultat en millions de francs.

Droits fournis par la	WALLONIE	FLANDRE	ENSEMBLE
Objets de consommation industrielle	14,5	4,8	19,3
Objets de consommation personnelle	21,1	17,5	38,6
Ensemble	35,6	22,3	57,9

10. — Répartition des droits d'accise.

La question des droits d'accise se présente de la même manière que celle des droits de douane. Ces impôts de consommation, prélevés en presque totalité sur les boissons et sur le sucre, sont payés en apparence par les fabricants; ils le sont en réalité par les consommateurs.

D'ailleurs, on ne pourrait même affirmer que la prospérité des industries soumises aux droits d'accise, proviendrait surtout des conditions favorables qu'elles trouveraient en Flandre. On serait peut-être tenté de le dire en constatant que la plus grande partie des droits perçus est fournie par les bureaux flamands. Ceci provient simplement de ce que le stade de fabrication auquel le droit est perçu, s'accomplit surtout dans

les usines flamandes ; or, la plus grande partie du processus de production s'accomplit en Wallonie.

C'est ainsi que, pour le sucre, les provinces wallonnes comptent 59 fabriques, les Flandres 14 et le Brabant 16. Or, les droits acquittés en 1910 dans ces trois régions par l'industrie du sucre étaient respectivement de 4.085.000 frs, 3.893.000 frs. et 3.983.000 frs. Cette situation n'est pas due, comme on pourrait le croire, au peu d'importance des fabriques de Wallonie, — on en compte de très importantes au contraire — il faut l'attribuer uniquement à cette circonstance que les sucres bruts fabriqués dans ces usines sont envoyés dans des raffineries, des fabriques de confitures, des entrepôts du pays flamand ou du Brabant, où les droits sont acquittés, sur comptes de fabrication ou de crédits à terme.

C'est pourquoi le Hainaut, par exemple, pour 35 fabriques, ne paie que 434.000 frs. de droits d'accise, alors que la province d'Anvers, avec seulement deux fabriques et son entrepôt, paie près de trois millions et demi: 3.425.740 fr. 32 centimes !

Bien plus: c'est l'industrie agricole wallonne qui intervient pour la plus large part dans la production du sucre indigène.

Depuis la culture des betteraves, qui procure du travail à toute une population agricole et fait la richesse de la Hesbaye, jusqu'à la fabrication du sucre, c'est la Wallonie qui intervient presque exclusivement. De toute façon, c'est elle qui fait entrer dans les caisses de l'Etat la plus grande partie des droits d'accise perçus et l'apparence du contraire est due uniquement au système de perception adopté par la loi.

En ce qui concerne les droits sur les eaux-de-vie, le pays flamand paraît encore l'emporter sur la Wallonie ; c'est une gloire que nous lui laisserions volontiers. Mais les faits, ici non plus ne correspondent pas aux apparences. On sait que les distilleries les plus importantes d'Anvers, de Bruges et d'ailleurs, possèdent en Wallonie des dépôts considérables de genièvre, pour alimenter les provinces du Sud. Elles vendent également de grandes quantités d'alcool à des liquoristes et à des négociants en gros établis dans ces provinces.

Ceci montre une fois de plus à quelles erreurs conduirait la méthode des lieux de perception. Que les droits soient perçus en Flandre ou en Wallonie, peu importe ; c'est le consommateur qui les paie. Les droits d'accise ont d'ailleurs pour but d'atteindre le consommateur et ce n'est pas sans raison qu'on les appelle

des impôts de consommation. Ajoutons que c'est uniquement le consommateur belge qui les paie, puisque les produits destinés à l'exportation sont exempts de ces droits.

Ici donc, plus que jamais, c'est la consommation nationale qui doit donner la mesure de la charge supportée par les contribuables des deux régions du pays.

En appliquant nos coefficients de consommation personnelle — 6 pour la Wallonie, 5 pour la Flandre — aux 81,9 millions de droits d'accise perçus en Belgique pour le compte de l'Etat, on constate que 44,7 millions sont fournis par la Wallonie, tandis que 37,2 millions sont fournis par la Flandre.

11. — Mode de répartition du boni des chemins de fer.

Si l'on envisage la situation financière des chemins de fer de l'Etat, on est tenté de conclure à première vue que, ceux-ci ne donnant que peu ou pas de bénéfice, ils ne peuvent être considérés comme une source de revenu pour le trésor public et que, par conséquent, il n'y a pas lieu de s'y arrêter.

Mais si, résistant à l'attrait de cette solution rapide et peu fatigante, on considère les faits de plus près, alors on voit apparaître par diverses voies, un boni qui, sans atteindre des proportions énormes, n'est cependant pas négligeable.

Or, l'existence d'un boni des chemins de fer a son importance pour la recherche des recettes respectives qu'il faut attribuer aux deux régions du pays, parce que ce boni ne peut pas être attribué par part égale à chacune d'elles ; il est évident, en effet, que les provinces wallonnes, riches, industrielles, dépourvues de canaux, recourent bien plus aux chemins de fer, pour leurs transports, que les Flandres et contribuent, par conséquent, pour une plus large part, à la création du boni que peut donner leur exploitation.

La Wallonie, disons-nous, utilise plus que les Flandres les transports par voie ferrée. En voici les raisons. En ce qui concerne les voyageurs, il importe de se rappeler que le niveau d'existence du peuple wallon est de beaucoup supérieur à celui du peuple flamand. Par conséquent, il lui est permis d'affecter aux voyages, des sommes plus considérables. Mais, ce qu'il importe surtout de considérer ici, ce sont les transports de marchandises, car ceux-ci fournissent les deux tiers des recettes totales des chemins de fer. Or, la Wallonie intervient dans ces

transports pour une part plus importante, parce que: le réseau navigable de la Wallonie étant beaucoup plus restreint que celui de la Flandre, sa population doit recourir davantage aux transports par terre; parce que la plus grande partie de la zone industrielle se trouve en Wallonie et qu'on y emploie les trois quarts des chevaux-moteurs; parce que l'industrie wallonne comprend les grandes exploitations extractives, verrières et métallurgiques, qui exigent des transports considérables de matières premières ou accessoires, combustible, machines et produits fabriqués; parce que ces marchandises, non seulement sont importantes par leur quantité, mais parce qu'elles rentrent, en général, dans la catégorie des matières qu'on qualifie en Belgique de pondéreuses, c'est à dire exigeant, par unité de valeur, des frais de transport élevés.

Aussi ne paraît-il pas exagéré d'admettre que l'importance des transports occasionnés par la Wallonie, est proportionnée à la puissance de son industrie, et que, par conséquent, celle-ci intervient pour les trois quarts dans la formation des bonis des chemins de fer.

12. Montant du boni et sa répartition.

Il s'agit maintenant de déterminer le boni des chemins de fer. On sait qu'en Belgique, les budgets de l'Etat et des chemins de fer sont confondus. C'est ce qui explique que, dans les comptes de l'Administration des finances, on voit figurer comme recettes de l'Etat, les recettes brutes de ses chemins de fer, tandis que les dépenses d'exploitation figurent parmi celles de l'Etat. L'un des graves inconvénients de ce système est que l'administration des chemins de fer, ne pouvant disposer de ses bonis, il arrive que des dépenses destinées par exemple à des réparations ou à des augmentations de matériel et qui, dans une bonne administration de transports, seraient considérées comme urgentes, sont néanmoins ajournées par l'Etat, celui-ci, à court d'argent, estimant qu'il doit faire face à d'autres dépenses qu'il juge plus urgentes.

Un autre inconvénient est qu'il est difficile de se rendre compte de ce que coûte exactement et de ce que rapporte l'exploitation du réseau. Afin de remédier à ce dernier inconvénient, l'Administration des chemins de fer dresse annuellement, en se plaçant dans l'hypothèse de la séparation des budgets, une

comptabilité distincte, en partie fictive, qui permet jusqu'à un certain point de se rendre compte de la productivité des voies ferrées.

C'est à ces comptes rendus des opérations, présentés chaque année aux chambres législatives, que nous allons demander les éclaircissements qui nous permettent de déterminer le boni des chemins de fer.

Dans ce but, partant des recettes brutes, — 282 millions en 1909 — il faudra en déduire les dépenses, ensuite tenir compte, si possible, du solde du compte fictif d'intérêts avec le Trésor, enfin, envisager les transports effectués gratuitement pour le compte d'autres ministères.

Passons en revue les postes qu'il y aura lieu de déduire éventuellement en partie ou en totalité des recettes brutes.

1^o Les dépenses d'exploitation. Elles s'élèvent à 188 millions, à déduire en totalité.

2^o Les pensions. La charge des pensions s'élève à 1.862.000 frs. en 1909. Faut-il la déduire purement et simplement des recettes? Autrefois, les pensions payées aux anciens fonctionnaires des chemins de fer étaient liquidées par un autre budget que celui des chemins de fer. C'est seulement à partir de 1905 que cette charge a été inscrite au budget des chemins de fer.

Envisageant ici les chemins de fer de l'Etat comme une industrie ordinaire, il y a lieu de se demander si toute la charge des pensions doit être comprise dans les dépenses qui lui incombent. Il importe, croyons-nous, de distinguer entre l'Etat-industriel, qui exploite des chemins de fer, et l'Etat tout court. On sait qu'il est de règle que ce dernier intervienne pour une part dans la charge des pensions de l'industrie. En Allemagne, l'intervention de l'Etat dans l'assurance contre l'invalidité et la vieillesse est environ de 1/4. En France, l'Etat supporte aussi une partie de la charge des retraites ouvrières récemment instituées. En Angleterre, la loi de 1912, organisant l'assurance contre l'invalidité et la vieillesse, prévoit une intervention de l'Etat pour deux neuvièmes, mais celui-ci assume en totalité la charge des pensions de vieillesse instituées par la loi de 1908. Il en est de même en Belgique. En conséquence, il ne paraîtra certes pas exagéré de fixer à un quart la part incombant à l'Etat, les trois autres quarts restant à la charge des chemins de fer. Ce n'est donc pas la charge totale ou 1.862.000 frs., mais seulement les trois quarts, ou 1.396.500 frs. qu'il faut déduire des recettes brutes.

3° Les charges financières. Elles s'élèvent à un chiffre considérable: 97 millions. Ici encore, il convient de distinguer entre les divers postes qui constituent cette charge, savoir:

L'amortissement	18.000.000
L'intérêt	73.000.000
La part des compagnies concessionnaires	6.000.000
Total:	97.000.000

Or, nous pensons qu'il ne faut pas déduire l'amortissement; et voici pourquoi. Qu'un industriel consacre une somme annuellement à l'amortissement de ses machines, cela se conçoit, car non seulement les machines s'usent, mais après quelques années, elles n'ont plus de valeur. Or, dans la comptabilité des chemins de fer belges, l'amortissement n'a pas pour but de parer à cette *dépréciation* du capital: en effet, les dépenses d'entretien et de renouvellement du matériel fixe et du matériel roulant sont déjà comprises dans les dépenses d'exploitation (voir le tableau A II bis du compte paru en 1912). Le capital représentant les voies, les travaux d'art et le matériel ne se déprécie donc pas, puisque l'entretien et le remplacement des parties usées figurent dans les dépenses d'exploitation. Alors, à quoi peut bien correspondre l'amortissement de ce capital? Servirait-il à compenser la dépréciation des *terrains* occupés par les voies, les gares, les installations diverses? Non, puisque ces terrains ne se déprécient pas; bien au contraire: ici, intervient la *productivité indirecte* des chemins de fer, que ne peut saisir la comptabilité et qui se manifeste par un accroissement énorme de la valeur des terrains traversés par les lignes, surtout aux endroits des gares. Cet accroissement est considérable et certain; c'est cependant un gain qui n'apparaît nulle part dans les comptes et que nous ne chercherons pas non plus à évaluer.

En somme, l'amortissement ne peut donc servir ici, qu'à la *reconstitution du capital emprunté* par l'Etat pour la création du réseau et de son outillage.

Ainsi donc, en supposant que l'Etat ait un jour remboursé par l'amortissement tout le capital emprunté, il se trouverait alors propriétaire d'un réseau de près de trois milliards, valeur actuelle, en ne tenant pas compte du renchérissement des terrains, tandis qu'au début de l'exploitation, il ne possédait rien en propre. D'où lui serait donc venu cet immense capital en moyens de transport, sinon des *bonis* accumulés et consacrés

à l'amortissement, c'est à dire à l'achat d'une installation grevée au début d'une charge financière équivalant au capital engagé.

Il n'y a donc pas lieu, en se plaçant au point de vue de nos recherches, de déduire la charge de l'amortissement (1).

En conséquence, la charge financière *totale* (97 millions), doit être diminuée du montant de l'amortissement (18 millions). Restent 79 millions, à déduire des recettes.

4° Examinons maintenant les soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte courant d'intérêt avec le Trésor considéré comme le banquier des chemins de fer. C'est un compte fictif qui a pour but de montrer quels avantages financiers l'Etat pourrait retirer de l'exploitation, s'il versait en compte-courant, chez un banquier, les bonis annuels. Ce boni est obtenu en déduisant *toute* la charge financière et *toute* la charge des pensions, c'est à dire qu'il est inférieur à la réalité. Il s'ensuit que le compte d'intérêt, tel qu'il est dressé, présente ou des passifs annuels exagérés, ou des actifs insuffisants, ou bien encore se solde par un passif alors qu'il devrait se solder par un actif. Si l'on voulait rectifier ce compte, il faudrait se livrer à des calculs dont les documents de l'Administration ne renferment pas les éléments indispensables. Force est donc bien d'y renoncer.

Notons toutefois, en tablant sur le compte d'intérêt tel qu'il est établi, que les soldes favorables qui se sont répétés depuis 1901 ont réduit les passifs accumulés, de 109,5 millions à 97,3 millions, en 1909. Ceci suppose, en huit années, des bonis pour 12,2 millions, soit un boni moyen annuel de 1,5 million, chiffre inférieur, d'après ce que nous avons vu, à la réalité.

Mais puisqu'on a choisi 1909 comme objet de ces recherches et comme on se trouve dans l'impossibilité, faute des données indispensables, de rectifier les chiffres, on sera bien obligé de négliger les soldes du compte d'intérêt.

5° Quand on cherche à déterminer le boni des chemins de fer, on perd souvent de vue les transports gratuits. On oublie que l'administration effectue, chaque année, pour le compte d'autres ministères, toute espèce de transports dont elle supporte

(1) D'aucuns reprochent à l'Administration d'inscrire à l'amortissement des sommes qui devraient figurer parmi les dépenses d'entretien. Par contre, d'autres affirment qu'en donnant aux chemins de fer, plus d'autonomie, on réduirait considérablement les dépenses.... On pourra donc disputer à perte de vue!