

(N^o 296.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 AVRIL 1847.

SERVICE DES RECETTES DU CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Les art. 7 et 55 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité générale de l'État sont ainsi conçus :

« ART. 7. Les fonctions d'ordonnateur et d'administrateur sont incompatibles avec celles de comptable.

» Sauf les exceptions établies par la loi, tout agent chargé d'un maniement de deniers appartenant au trésor public est constitué comptable, par le seul fait de la remise desdits fonds sur sa quittance ou son récépissé, aucune manutention de ces deniers ne peut être exercée, aucune caisse publique ne peut être gérée que par un agent placé sous les ordres du Ministre des Finances, nommé par lui ou sur sa présentation, responsable envers lui de sa gestion et justiciable de la Cour des Comptes.

» ART. 55. Par dérogation à l'art. 7 de la présente loi, le régime de comptabilité du chemin de fer de l'État et des postes continuera provisoirement d'être suivi conformément aux arrêtés et règlements.

» L'organisation définitive de la comptabilité du chemin de fer de l'État fera l'objet d'une loi spéciale qui sera présentée dans la session de 1846-1847. »

Pour satisfaire à l'obligation qui résulte de ces articles, j'ai l'honneur de vous soumettre, d'après les ordres du Roi, un projet de loi destiné à régler le service des recettes du chemin de fer.

La loi de comptabilité, en tant qu'il n'y est pas expressément dérogé pour certains services spéciaux, doit s'appliquer de plein droit à toutes les administrations et régir tout ce qui concerne les recettes aussi bien que les dépenses de l'État.

Le projet soumis à votre examen n'a donc pas et ne peut avoir pour objet d'établir, en quelque sorte parallèlement à la loi commune, un régime entièrement distinct pour les recettes et pour les dépenses du chemin de fer.

En 1846, lorsqu'on posait les principes généraux, les Chambres et le Gouvernement n'ont pas voulu résoudre d'une manière incidente, la question de savoir jusqu'à quel point quelques exceptions pouvaient être reconnues utiles quant au chemin de fer. Cette question alors réservée, est la seule qui se présente aujourd'hui.

Après avoir examiné d'une part les dispositions de la loi de comptabilité, d'autre part les nécessités inhérentes à l'exploitation de la grande entreprise à l'égard de laquelle des réserves ont été admises, l'organisation du service des recettes me paraît seule exiger quelques règles exceptionnelles.

Les dépenses peuvent toutes être faites de l'une des manières indiquées dans la loi générale, soit après visa préalable de la cour des comptes, soit au moyen de crédits ouverts à charge de justification ultérieure.

L'intention du Gouvernement est d'appliquer aussi le principe de la loi qui décrète la séparation absolue des fonctions d'ordonnateur et de comptable.

Quant au service des recettes, trois systèmes différents d'organisation peuvent être établis :

Attribution complète de ce service au Département des Finances ;

Maintien du régime actuel de la gestion exclusive par le Département des Travaux Publics ;

Gestion par ce dernier Département, mais sous la surveillance et le contrôle de l'administration financière.

Je me suis arrêté à ce troisième système.

Dans l'exploitation du chemin de fer, surtout en présence de l'accroissement considérable des transports, le premier et le plus grand intérêt est l'unité d'action.

Le service des recettes, par la force des choses, est si intimement lié à l'exploitation proprement dite, que cette unité n'existerait pas si le service des recettes était confié au Département des Finances et l'exploitation à celui des Travaux Publics. Il en pourrait résulter souvent des conflits ou des retards préjudiciables à tous les intérêts.

Une économie sur les frais généraux, si on parvenait à la réaliser ainsi, ne rachèterait pas les dangers et les inconvénients attachés à l'intervention de deux autorités différentes.

Vainement objecterait-on l'expérience acquise quant aux voies navigables et aux routes ordinaires, l'analogie n'existe pas. Sur les canaux, comme aux barrières, il est simplement dû un péage par les particuliers qui exploitent des services de navigation ou qui usent des routes. Au chemin de fer, au contraire, l'État exploite lui-même et il exploite seul.

Le but essentiel de la loi de comptabilité, le texte de l'art. 7, et les discussions le démontrent assez, n'a pas été de concentrer entre les mains du Ministre des Finances, d'une manière exclusive, tous les services de recette et de dépense, mais d'établir un lien entre lui et les administrations spéciales.

Le régime actuel du chemin de fer a été surtout attaqué, parce que ce lien n'existe pas; en le créant, la prudence conseille d'éviter toute mesure dont l'effet pourrait être de nuire à la bonne exploitation de cette entreprise si vaste et si compliquée.

Les art. 1 et 2 du projet de loi établissent le double principe que le service des recettes demeure confié au Département des Travaux Publics, mais qu'il est placé sous la surveillance et sous le contrôle du Département des Finances.

Cette action s'exercera notamment par l'inspection des bureaux de recette et par la vérification des caisses et des écritures, pour le timbre préalable des billets pour le service des voyageurs, par le contrôle des registres à souche, pour le transport des bagages et des registres d'inscription, feuilles de route, etc., en ce qui concerne les marchandises.

Les art. 3, 4 et 5 du projet posent les règles essentielles pour que ce mode d'intervention, simple en lui-même, soit efficace et présente des garanties.

Comme pour les autres parties de la comptabilité publique, des règlements organiques doivent être formulés en exécution de la loi et d'après les bases qu'elle a posées. Le pouvoir du Gouvernement en cette matière est défini et le délai d'exécution est fixé par les art. 6 et 7 du projet de loi.

Le Ministre des Travaux Publics,

DE BAVAY.

PROJET DE LOI.

eopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu l'art. 53 de la loi du 13 mai 1846, sur la comptabilité générale de l'État, ainsi conçu :

« Par dérogation à l'art. 7 de la présente loi, le régime de
» comptabilité du chemin de fer de l'État et des postes conti-
» nuera provisoirement d'être suivi conformément aux arrêtés
» et règlements.

» L'organisation définitive de la comptabilité du chemin de
» fer de l'État fera l'objet d'une loi spéciale qui sera présentée
» dans la session de 1846-1847. »

De l'avis de Notre conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera aux Cham-
bres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le service des recettes du chemin de fer demeure confié
aux agents du Département des Travaux Publics.

ART. 2.

Il est placé sous le contrôle et la surveillance du Départe-
ment des Finances.

ART. 3.

Les agents du Département des Finances, à ce commis,

inspectent les bureaux de recette du chemin de fer , en vérifient les caisses et les écritures.

ART. 4.

Les billets pour le service des voyageurs seront revêtus d'un timbre par les agents du Département des Finances.

La direction du chemin de fer est débitée de la valeur des billets timbrés qui lui sont délivrés par ce Département.

ART. 5.

En ce qui concerne les bagages et les marchandises, la vérification s'établira au moyen des registres à souche, des registres d'inscription et des feuilles de route.

ART. 6.

Il sera pourvu à l'exécution des dispositions qui précèdent par un règlement général à arrêter par le Roi.

ART. 7.

La présente loi sera mise à exécution dans les six mois à compter du jour de sa publication.

Donné à Laeken, le 12 avril 1847.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

DE BAVAY.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.
