

**Solde et accessoires de solde des fonctionnaires
des services coloniaux**

ARRETE N° 132 promulguant au Togo le décret du 16 février 1932, modifiant l'article 77 du décret du 2 mars 1910 sur la solde et les accessoires de solde des fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux.

LE GOUVERNEUR DES COLONIES,
OFFICIER DE LA LÉGIION D'HONNEUR,
COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 16 février 1932, modifiant l'article 77 du décret du 2 mars 1910 sur la solde et les accessoires de solde des fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux;

ARRETE :

ARTICLE UNIQUE. — Est promulgué dans le territoire du Togo placé sous le mandat de la France, le décret du 16 février 1932, modifiant l'article 77 du décret du 2 mars 1910 sur la solde et les accessoires de solde des fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux.

Lomé, le 19 mars 1932.

R. DE GUISE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu le décret du 2 mars 1910 sur la solde et les accessoires de solde des fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux;

Vu le décret du 20 avril 1924;

Sur la proposition du ministre des colonies;

— DECRETÉ :

ARTICLE PREMIER. — L'article 77 du décret du 2 mars 1910, modifié par le décret du 20 avril 1924, est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

Article 77.

ÉPOQUE DE LA RENTRÉE EN JOUISSANCE DE LA
SOLDE DE PRÉSENCE A L'EXPIRATION D'UN CONGÉ.

I. — Les fonctionnaires ou agents en congé, avec solde ou sans solde, rentrent en jouissance de la solde de présence :

1° S'ils sont employés en France ou dans la colonie où ils ont bénéficié de leur congé, du jour où ils ont rejoint leur poste;

2° S'ils comptent dans le cadre d'une colonie et qu'ils aient bénéficié de leur congé en France ou dans une colonie autre que celle à laquelle ils appartiennent, du jour où ils arrivent dans le port d'embarquement, dans les conditions fixées par leur ordre de départ;

3° S'ils comptent dans le cadre d'une colonie et qu'ils aient bénéficié de leur congé à l'étranger, du jour de leur retour dans la colonie de service.

II. — Les fonctionnaires et agents soumis aux dispositions du présent décret, y compris le personnel

détaché des cadres métropolitains, peuvent, à l'expiration de leur position de présence régulière dans la métropole, être maintenus par ordre en France s'ils se trouvent retenus dans leur résidence par l'un des motifs suivants.

a) Retard dans le départ d'un paquebot à destination de leur colonie de service ou manque de places nécessaires à leur embarquement;

b) Expectative de nomination dans un cadre colonial ou dans un cadre métropolitain relevant du ministère des colonies à la suite d'un concours, d'un examen ou d'une permutation, ou par nomination directe dans les conditions de l'article 5 du décret du 2 mars 1910;

c) Autorisation de prendre part dans la métropole à des examens ou concours de carrière;

d) Expectative d'affectation à une colonie nouvelle;

e) Chargé, en raison d'aptitudes spéciales, de travaux dont le caractère ne justifie pas une mise en mission, ou désignation pour suivre certains cours professionnels ou pour accomplir un stage technique;

f) Expectative de retraite ou de comparution devant un conseil d'enquête;

Pour tout maintien par ordre d'une durée supérieure à un mois l'intervention d'une décision du ministre est nécessaire; cet acte devra être renouvelé, s'il y a lieu, pour chaque période complémentaire de trois mois; la durée totale des maintiens par ordre successifs ne peut excéder 12 mois, sauf cas exceptionnels qui devront faire l'objet d'une décision motivée du ministre.

Dans la position de maintien par ordre, les intéressés ont droit à la solde qu'ils percevaient en dernier lieu; ceux qui compteront dix-huit mois de présence en France, sans y avoir accompli de service effectif ne pourront prétendre qu'à la moitié de la solde de présence. Toutefois, par une décision spéciale et motivée du ministre, la solde entière pourra leur être attribuée dans des cas exceptionnels.

L'ensemble des dispositions ci-dessus n'est pas applicable aux fonctionnaires et agents entretenus sur le budget de l'Etat régis par des actes rendus en conformité de l'article 9 de la loi du 18 octobre 1919.

III. — Les fonctionnaires, employés et agents maintenus dans leurs foyers sur leur demande sont placés d'office dans la position de disponibilité à moins qu'ils ne puissent prétendre à un congé pour affaires personnelles dans les conditions prévues à l'article 32 (V. art. 84).

ART. 2. — Le ministre des colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 16 février 1932.

PAUL DOUMER.

Par le Président de la République

Le ministre des colonies,

PAUL REYNAUD.

Aménagement des routes

Paris, le 16 février 1932.

Le Ministre des Colonies
à messieurs les Gouverneurs généraux, Gouverneurs
et Commissaires de la République.

Par circulaire n° 1654 du 20 février 1931, je vous ai adressé à toutes fins utiles un exemplaire de la circulaire du 28 juillet 1930 de mon collègue des travaux publics relative aux conditions techniques d'aménagement des routes nationales.

Je vous adresse ci-joint un exemplaire de la circulaire du 6 janvier 1931 sur le revêtement des chaussées.

Ces circulaires mettent au point la question de la construction et du revêtement des routes en France.

Elles s'appliquent dans leurs grandes lignes à la construction et au revêtement des routes empierrées aux colonies, en leur faisant subir les modifications nécessaires imposées par les circonstances locales.

Les routes constituent un des principaux facteurs de l'expansion coloniale.

Des liaisons rapides et sûres sont indispensables pour permettre une bonne administration; il est également nécessaire d'assurer la possibilité d'une circulation lourde à des conditions aussi peu onéreuses que possible pour faciliter les échanges commerciaux. Un bon réseau routier bien tracé et bien construit constitue donc un instrument économique de premier ordre. Pour qu'il soit possible de lui faire remplir entièrement son rôle, il est indispensable qu'il soit étudié avec soin par des techniciens. Un tel réseau est seul capable d'assurer un développement du trafic automobile, signe certain de l'activité économique d'un pays.

Une bonne route capable d'assurer un trafic important sans usure exagérée du matériel, permet des économies considérables à la tonne kilométrique transportée, par rapport à une piste établie à l'avancement dans des conditions défectueuses.

S'il était possible, jusqu'à ces dernières années, de se contenter de pistes sur lesquelles la circulation automobile était souvent difficile, il est indispensable, avec le développement actuel des transports automobiles, de les remplacer délibérément, autant que cela est possible, et au fur et à mesure des possibilités budgétaires, par des pistes améliorées capables d'être transformées par simple modification du revêtement en route à grand trafic.

Il est donc nécessaire que les routes et pistes à établir soient étudiées toujours comme une route définitive pour permettre de passer, sans grands frais, du stade de la piste à celui de la route à grand trafic.

Les ouvrages provisoires : passerelles en bois ou en métal (démontables de préférence pour pouvoir être réutilisées) doivent, au fur et à mesure des besoins et dès que le trafic l'exige être remplacés par des ouvrages définitifs et les ouvrages provisoires doivent,

en tous cas, être capables de supporter des camions normaux. L'insuffisance des ponts ou autres passages d'eau est la principale cause de l'inefficacité commerciale d'un grand nombre de pistes coloniales.

Les ouvrages définitifs à construire doivent être calculés avec les mêmes charges que les ouvrages routiers de la métropole (circulaire du ministre des travaux publics du 10 mai 1927 sur le calcul des ouvrages en béton armé). On ne voit pas, en effet, à priori, pourquoi les camions employés aux colonies auraient des charges utiles inférieures à celles des camions employés en Europe, alors que les distances de transport sont considérables.

Le renforcement d'un ouvrage est une opération délicate et coûteuse alors qu'en général, la différence de prix est faible entre un ouvrage définitif pour charges réduites et le même ouvrage pour charges normales.

La question des revêtements de chaussée est particulièrement délicate.

Par suite d'impossibilités budgétaires ou pour toute autre cause telle que le manque de pierre, il peut ne pas être question d'envisager pour le moment, dans certaines colonies, la construction de routes empierrées. On doit songer dans ce cas à construire des pistes améliorées, parfaitement capables lorsqu'elles sont bien construites, d'assurer un trafic moyen.

Je vous signale, à ce propos, qu'il existe toute une gamme de revêtements, non employés en France où l'on ne construit pour ainsi dire plus de routes nouvelles, et dont l'emploi peut être intéressant aux colonies. J'attire, en particulier, votre attention sur toute la série des pistes améliorées utilisées aux Etats-Unis; ces méthodes de revêtement ont été signalées dans le rapport de M. BEAU, inspecteur général adjoint des travaux publics sur le VI^e congrès international de la route aux Etats-Unis, rapport que je vous ai transmis par circulaire n° 1478 du 13 janvier 1931.

D'intéressants essais ont aussi été présentés à l'exposition annuelle de la semaine de la Route; le compte-rendu en a paru dans la plupart des revues techniques et vos ingénieurs pourront avec fruit demander, le cas échéant, des explications complémentaires aux entrepreneurs des travaux qui leur paraîtraient particulièrement intéressants pour les routes dont ils ont la charge.

Il appartiendra à vos ingénieurs de s'inspirer de ces méthodes en les adaptant au pays; afin d'obtenir, pour les routes et pistes à moyenne circulation, des revêtements peu coûteux et donnant cependant satisfaction.

Il est prudent, comme je l'ai déjà signalé dans une précédente circulaire, de procéder au préalable à des essais, car le mode de revêtement de la matière d'agrégation ou même le mode d'entretien de la plateforme dépendent des terrains traversés; l'ingéniosité et l'esprit d'observation des ingénieurs trouvera là un

champ particulièrement intéressant. Il faut d'ailleurs éviter de se décourager si les premiers résultats ne répondent pas à l'attente, mais procéder à une analyse critique, afin de déterminer peu à peu les causes de l'échec et améliorer progressivement la technique.

Je vous recommande d'encourager ceux qui feront des travaux intéressants de cette nature, au même titre que les ingénieurs faisant des travaux neufs ou des travaux de chemin de fer; l'ingénieur de route ne doit pas se croire relégué à un emploi subalterne.

Vous aurez à tenir compte de ces directives pour adapter la circulaire du ministre des travaux publics que vous trouverez ci-jointe.

Pour le ministre et par délégation,

Le sous-secrétaire d'Etat

DIAGNE.

ACTES DU POUVOIR LOCAL

Taxe sur le chiffre d'affaires sur les cotons

ARRETE N° 735 suspendant pendant l'année 1932 la perception de la taxe sur le chiffre d'affaires sur les cotons à la sortie.

LE GOUVERNEUR DES COLONIES,
OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,
COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies notamment en son article 64;

Vu l'arrêté du 21 février 1931 déterminant le taux et les règles de perception de la taxe sur le chiffre d'affaires et instituant une taxe compensatrice et l'approbation ministérielle en date du 25 avril 1931;

Vu la convention du 5 novembre 1931, intervenue entre le Territoire du Togo et la colonie du Dahoméy et ratifiée par le Gouverneur Général de l'A.O.F. (câble n° 41 du 27 novembre 1931);

Attendu que la colonie voisine du Dahoméy ne perçoit aucune taxe sur le chiffre d'affaires à la sortie des cotons;

Le conseil d'administration entendu;

Sous réserve d'approbation ministérielle;

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — La perception de la taxe sur le chiffre d'affaires à la sortie des cotons est suspendue durant l'année 1932.

ART. 2. — Le chef du secrétariat général et le chef du service des douanes, sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui, vu l'urgence, sera appliqué dès le 1^{er} janvier 1932.

Lomé, le 24 décembre 1931.

BONNECARRÈRE.

Approuvé par télégramme ministériel n° 86 du 27 mars 1932.

Tarifs de vente de l'énergie électrique

DECISION N° 169 fixant les valeurs des index, entrant dans la formule de réajustement des tarifs de vente de l'énergie électrique.

LE GOUVERNEUR DES COLONIES,
OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,
COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le cahier des charges pour la concession par le Territoire sous mandat du Togo d'une distribution publique d'énergie électrique annexé à la convention en date du 1^{er} juillet 1931 et particulièrement l'article 2 de ce cahier des charges;

Vu les propositions en date du 11 février 1932 de la société concessionnaire;

Vu la note rectificative en date du 2 mars 1932 du service du contrôle;

Vu la note rectificative en date du 4 mars 1932 du service du contrôle;

Sur la proposition du capitaine du génie, directeur du service des voies de pénétration et du wharf, ingénieur en chef du contrôle;

DECIDE :

ARTICLE PREMIER. — Les valeurs des index entrant dans la formule de réajustement des tarifs de vente de l'énergie électrique sont fixées ainsi que suit pour le 1^{er} semestre 1932 :

C₀ = 1.175,1979

C₁ = 1.060,8274

M₀ = 1,724

M₁ = 1,7027

I₀ = 387,50

I₁ = 362

ART. 2. — Les différents tarifs à appliquer pendant le 1^{er} semestre 1932 sont donc ainsi déterminés :

a) — Pour Lomé.

Prix du kwh lumière	4 frs. 45
— force BT	3 frs. 52
— force HT	3 frs. 18

b) — Pour Anécho.

Prix du kwh lumière	4 frs. 92
— force BT	3 frs. 98
— force HT	3 frs. 70

ART. 3. — La présente décision sera enregistrée, communiquée et publiée partout où besoin sera.

Lomé, le 10 mars 1932.

R. DE GUISE.