

ARTICLES		A	A
		RETRANCHER	AJOUTER
CHAPITRE IV			
1	Administrateur supérieur du Togo	—	56.680,07
2	Bureaux du gouvernement	44.040,02	—
3	Circonscriptions administratives	102.355,99	—
7	Justice indigène	—	1.794,—
10	Inscription maritime	—	833,64
11	Forces de police	—	73.599,60
12	Transport des services d'administration générale.	—	13.488,70
		146.396,01	146.396,01
CHAPITRE V			
1	Administrateur supérieur	—	12.658,89
2	Bureaux du gouvernement	—	4.376,24
4	Circonscriptions administratives	—	18.439,—
5	Justice européenne	670,41	—
8	Etablissements pénitentiaires	—	18.884,34
10	Forces de police	43.117,56	—
11	Dépenses des exercices clos	10.570,50	—
		54.358,47	54.358,47
CHAPITRE VI			
1	Bureau du trésor	—	9.029,79
2	Douanes	9.237,09	—
3	Enregistrement et domaines	—	6.599,—
4	Service topographique.	—	1.468,88
5	Dépenses des exercices clos	7.860,58	—
		17.097,67	17.097,67
CHAPITRE VII			
1	Trésor	—	27.418,91
3	Enregistrement et domaines	—	99,95
5	Dégrèvements et remboursements des droits indûment perçus	27.518,86	—
		27.518,86	27.518,86
CHAPITRE VIII			
1	Postes, télégraphes, téléphones	—	19.132,46
3	Travaux publics.	—	2.633,74
8	Forêts	21.766,20	—
		21.766,20	21.766,20
CHAPITRE IX			
1	Postes; télégraphes, téléphones	—	5.131,—
6	Agriculture	5.131,—	—
		5.131,—	5.131,—
CHAPITRE X			
1	Postes, télégraphes, téléphones	21.643,42	—
2	Télégraphie sans fil	20.628,57	—
4	Transports automobiles	—	22.344,02
8	Service zootechnique	—	17.108,19
9	Dépenses des exercices clos	—	2.819,78
		42.271,99	42.271,99
CHAPITRE XI			
1	Travaux d'entretien	25.000,—	—
2	Grosses réparations et travaux neufs	—	28.069,—
3	Travaux imprévus	3.069,—	—
		28.069,—	28.069,—

ARTICLES		A RETRANCHER	A AJOUTER
	CHAPITRE XII		
4	Hygiène publique	19.798,56	—
13	Dépenses des exercices clos	—	19.798,56
		19.798,56	19.798,56
	CHAPITRE XIII		
1	Services médicaux et sanitaires	—	21.244,11
2	Hôpital mixte de Lomé	—	2.705,04
3	Frais d'hospitalisation des fonctionnaires	4.239,49	—
4	Assistance médicale indigène	31.976,19	—
5	Hygiène publique	—	916,—
6	Services sanitaires et maritimes	1.000,—	—
7	Instruction publique	—	3.520,29
8	Education physique et sports	3.288,42	—
9	Enseignement libre	24.000,—	—
10	Bibliothèque et musée	22.366,95	—
11	Enseignement technique et professionnel	—	9.925,22
12	Service météorologique	12.553,54	—
13	Expansion extérieure	29.321,68	—
14	Subvention à des œuvres d'intérêt social et économique	7.192,49	—
16	Dépenses des exercices clos	—	97.628,10
		135.938,76	135.938,76
	CHAPITRE XIV		
2	Allocations temporaires	—	2.800,—
3	Allocations exceptionnelles	2.800,—	—
		2.800,—	2.800,—
	CHAPITRE XV		
1	Transport du personnel et du matériel	122.920,84	—
3	Fêtes publiques — Frais généraux	—	84.383,21
4	Subventions	34.994,—	—
5	Dotations	205.967,77	—
8	Contributions	—	279.499,40
		363.882,61	363.882,61
	CHAPITRE XVII		
1	Perte de fonds et de matériel	6.776,80	—
2	Autres dépenses	—	7.346,53
3	Dépenses des exercices clos	569,73	—
		7.346,53	7.346,53
ART. 2. — Sont autorisés à l'intérieur des chapitres ci-dessous désignés du budget spécial sur fonds d'em-			
prunt, exercice 1937, les virements ci-après :			
	CHAPITRE III		
2	Développement des services de médecine préventive et d'hygiène	—	3.007,30
4	Transports et indemnités de déplacements	3.007,30	—
		3.007,30	3.007,30

ART. 3. — Le présent arrêté qui sera inséré au journal officiel du Territoire sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Lomé, le 31 mai 1938.

L. MONTAGNÉ.

(Approuvé en conseil d'administration dans sa séance du 19 septembre 1938).

Service de l'agriculture

ARRETE N° 4 S. T. portant suppression du service de l'agriculture commun au Togo et au Dahomey.

LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL P. I.

DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

HAUT-COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE AU TOGO

CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

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

Vu le décret du 19 septembre 1936 portant réduction des dépenses administratives du Togo, modifié par celui du 20 juillet 1937;

Vu l'approbation ministérielle donnée par dépêche ministérielle avion n° 7191 du 29 août 1938;

ARRETE :

ARTICLE PREMIER. — Le service de l'agriculture est rayé de la liste des services communs au Togo et au Dahomey figurant à l'article 2 du décret du 19 septembre 1936 susvisé.

ART. 2. — Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Dakar, le 8 septembre 1938.

Le Haut-Commissaire de la République p. i.
L. GEISMAR.

INSTRUCTION

au sujet de l'exécution du réseau routier

I. — INTRODUCTION.

a) *Objet de la présente instruction.*

La présente instruction a pour but de grouper une documentation d'ensemble facile à consulter, à laquelle il suffira d'annexer, pour se tenir au courant de la technique routière moderne, les rapports concernant les travaux des congrès internationaux de la route.

b) *Utilité administrative et rendement économique d'une bonne route.*

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'insister sur l'intérêt capital que présente, pour le Territoire, un réseau routier convenable. Je rappellerai, seulement, que les liaisons routières rapides et sûres sont indispensables à une bonne administration.

A ce titre déjà, votre attention doit être particulièrement retenue par le grave problème que posent ces liaisons. Nous ne pouvons plus nous contenter de pistes rudimentaires sur lesquelles la circulation automobile est souvent difficile et parfois impossible, qui ne relèvent, en réalité, d'aucune technique.

Mais il y a encore et surtout le point de vue économique.

Il ne faut pas oublier qu'une bonne route paie. Pour ne donner qu'un exemple on peut citer celui du Maroc où l'on a chiffré à 0 fr. 20 par T. km. l'économie réalisée par les transports, du fait de la substitution de la route bitumée à la route ordinaire. Au dernier congrès de la route, à Munich, en 1934, les rapporteurs des divers pays ont été unanimes à ce sujet et ont donné des chiffres du même ordre.

II. — TRAVAUX A EXECUTER SUR LE RESEAU ROUTIER.

a) *Amélioration du réseau existant.*

Il n'est pas douteux qu'une large amélioration du réseau existant s'impose au triple point de vue des tracés, de la construction et de l'entretien. Etabli pour une faible circulation et par des méthodes qui n'ont pas évolué depuis l'origine, il se relève insuffisant en présence d'un trafic lourd sans cesse accru et se trouve parfois menacé de destructions rapides dont on peut, déjà, déceler des signes certains. Une solution consisterait, évidemment, à suivre les mêmes errements jusqu'au moment où, sur une route donnée, leur faillite serait certaine, pour recourir alors, d'emblée, au revêtement moderne. C'est là une solution à la fois paresseuse et ruineuse, hors de proportions avec les ressources du Territoire: elle est à écarter d'office pour l'ensemble. La justification en serait, d'ailleurs, d'autant moins facile que la technique routière a fait, au cours de ces dernières années, des progrès considérables dans la recherche de chaussées économiques.

Au surplus, la transformation immédiate de toutes les pistes en chaussées définitives ne se justifierait pas actuellement. Cette transformation s'impose, seulement, lorsque la circulation rend l'entretien de la piste plus onéreux que l'amortissement et l'entretien de la route définitive. La solution logique consiste donc, dans la majorité des cas, à se contenter d'améliorer méthodiquement le réseau actuel, en procédant aux rectifications nécessaires du tracé et des profils, et en adoptant, pour l'entretien et le rechargement des voies ainsi rectifiées, des procédés tels que la couche de roulement se transforme progressivement, du seul fait de la circulation, en une forme suffisamment stable pour qu'il soit possible, un jour, d'y poser un revêtement définitif s'il y avait lieu (cf. méthodes américaines exposées dans le rapport sur le sixième congrès international de la route).

L'amélioration des pistes existantes consistera, essentiellement, dans leur adaptation aux tracés envisagés pour les routes qui doivent, plus tard, les remplacer. Les travaux d'amélioration correspondants ne sauraient, en conséquence, être entrepris qu'une fois ces tracés définitifs déterminés suivant les règles de l'art; ce qui n'exclut pas, toutefois la possibilité de rectifier, avant que le tracé définitif ait été étudié, certaines portions de pistes devenues impraticables par suite d'un tracé défectueux.

b) *Voies nouvelles.*

La question des voies nouvelles ne doit plus se poser que très exceptionnellement et seulement lorsque les conditions économiques justifieront (la valeur marchande) de telles créations.