

EXPOSITION COLONIALE INTERNATIONALE
PARIS 1931

INDOCHINE FRANÇAISE

SECTION D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

DIRECTION DES FINANCES

LES
BUDGETS ANNEXES
du
BUDGET GÉNÉRAL
DE L'INDOCHINE



CENTRE DE DOCUMENTATION ET DE
RECHERCHES SUR L'INDOCHINE
ET LE MOULDE MÉANÉMIEN

BIBLIOTHÈQUE

HANOI

IMPRIMERIE D'EXTRÊME-ORIENT

1930

KI
66

ASE

2548 (Ya)

ASE C

2548

(2001)

No

ASE 2548 (ra)

+511 C

EXPOSITION COLONIALE INTERNATIONALE
PARIS 1931

INDOCHINE FRANÇAISE

SECTION D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

DIRECTION DES FINANCES

LES
BUDGETS ANNEXES
du
BUDGET GÉNÉRAL
DE L'INDOCHINE

Centre de Documentation
sur l'Asie du Sud-Est et le
Monde Indonésien
EPHE VI^e Section
ASE 2548C (Va)
BIBLIOTHÈQUE

(2^e)



HANOI
IMPRIMERIE D'EXTRÊME-ORIENT
1930



Ki. 66

UNIVERSITY OF NICE

LIBRARY

SCIENCE

PHYSICS

DEPARTMENT

1980

1981

1982

1983

LES BUDGETS ANNEXES DU BUDGET GÉNÉRAL DE L'INDOCHINE

« Le budget général alimenté exclusivement par les produits des régies, des droits d'entrée et de sortie, de l'enregistrement, du domaine et du timbre, du produit des postes et télégraphes, supporte les charges de l'administration générale des services de perception des impôts dont il bénéficie, des travaux d'intérêt général et enfin des engagements contractés par l'Indochine (1) ».

L'article 1^{er} du quatrième décret du 20 octobre 1911, portant organisation du budget général et des budgets locaux indochinois, instituait comme budgets annexes de ce budget :

1° le budget du Territoire de Kouang-Tchéou-Wan dont les ressources sont encore faibles ;

2° le budget de l'Exploitation des Chemins de Fer dont l'œuvre intéresse la vie économique de l'Indochine entière ;

3° enfin, les budgets des fonds d'Emprunts.

I. — BUDGET DU TERRITOIRE DE KOUANG-TCHÉOU-WAN

Il est rappelé pour mémoire qu'après le traité de Shimonoséki (octobre 1895) qui mit fin à la guerre sino-japonaise dans laquelle la Chine fut vaincue, certaines puissances européennes, notamment l'Allemagne, la Russie et l'Angleterre se firent octroyer de nouvelles concessions. La France qui suivait naturellement les progrès faits par les autres puissances, obtint en vertu du traité du 10 avril 1898, l'attribution de construire une voie ferrée de Lao-Kay à Yunnanfou et la cession à bail d'un territoire situé en bordure de

(1) Bagot. — La situation financière de l'Annam.

la Mer de Chine, au sud de la province du Kouang-Tong, véritable hinterland des possessions françaises et chinoises, dénommé « *Territoire de Kouang-Tchéou-Wan* ». Après maintes difficultés et par convention du 27 mai 1899 (ratifiée en janvier 1900), il fut décidé que la Chine céda à bail à la France pour une période de 99 ans, le territoire de la baie de Kouang-Tchéou-Wan et les îles de cette baie. Un décret du 5 janvier 1900, plaça cette nouvelle acquisition sous l'autorité du Gouverneur général de l'Indochine et l'Administration en fut confiée à un fonctionnaire prenant le titre d'« Administrateur en Chef du Territoire » (Art. 1 de l'arr. du 1^{er} juillet 1905).

L'arrêté du 27 janvier 1900 portant organisation de Kouang-Tchéou-Wan, stipule en son article 20 qu'il est établi un budget spécial au territoire comprenant :

a) en recettes, les produits des droits, taxes et fermages locaux qui seront déterminés par un arrêté spécial ;

b) en dépenses : les soldes et accessoires de solde des fonctionnaires et agents français non imputés au budget général de l'Indochine ; les soldes et accessoires de solde des agents asiatiques, les dépenses de matériel et de travaux non imputés au budget général. L'article 21 du même texte dispose que l'Administrateur en Chef établit le budget et en assure l'exécution lorsque ce budget est devenu définitif par l'approbation du Gouverneur général en Conseil supérieur de l'Indochine.

Enfin, l'article 22 prescrit que l'établissement de ce même budget, son exécution, les règles de comptabilité et la reddition des comptes en seront réglés par un arrêté spécial (qui fut celui du 31 janvier 1900) dans les conditions de l'arrêté du 30 octobre 1895 portant réglementation des budgets provinciaux au Tonkin.

Le premier budget de Kouang-Tchéou-Wan fut celui de l'exercice 1900. Il fut arrêté en recettes et en dépenses à la somme de 67.149 piastres se décomposant comme suit :

A. — Recettes :

Impôt foncier 8.000 \$

Produits divers :

Sel 4.825 \$

Ferme de poisson salé 450

Ferme de l'opium 2.210

Ferme de soufre et salpêtre 864

Amendes et condamnations 600

Permis de port d'armes 100

Recettes accidentelles 100

9.149

Subvention du budget général 50.000

Total 67.149 \$

B. — Dépenses :

Chap. 1^{er}. — Solde du personnel et indemnités (interprètes chinois, secrétaires écrivains, lettrés, porteurs de chaises, trams) et matériel 13.419 \$

Chap. 2. — Garde indigène, Police et Prison 10.205 87

Chap. 3. — Bâtiments, Routes et Dépenses diverses... 30.000 00

Chap. 4. — Ville de Quang-Tchéou (aménagement de la ville, adduction d'eau) et Service du Port (Personnel des chaloupes et embarcations 3.624 13

Chap. 5. — Transports à l'intérieur et à l'extérieur. Fournitures diverses (frais de bureau, de télégrammes) Secours, Ecoles, Dépenses diverses (fêtes publiques) 9.900 00

Total 67.149 \$ 00

Ce budget fut exécuté ainsi qu'il suit :

A. — *Recettes :*

Impôt foncier (recouvrements effectués)	6.060	\$ 51
Produits divers :		
Impôt du sel	4.825	\$ 00
Ferme du poisson salé	470	00
Ferme de l'opium	2.310	00
Ferme du soufre et salpêtre	864	00
Permis de port d'armes	222	78
Amendes et condamnations	1.243	25
Recettes accidentelles	583	56
Recettes d'ordre	20	00
		<hr/>
	10.538	\$ 59
Subvention du budget général	40.000	00
		<hr/>
Total des recettes	56.599	\$ 10

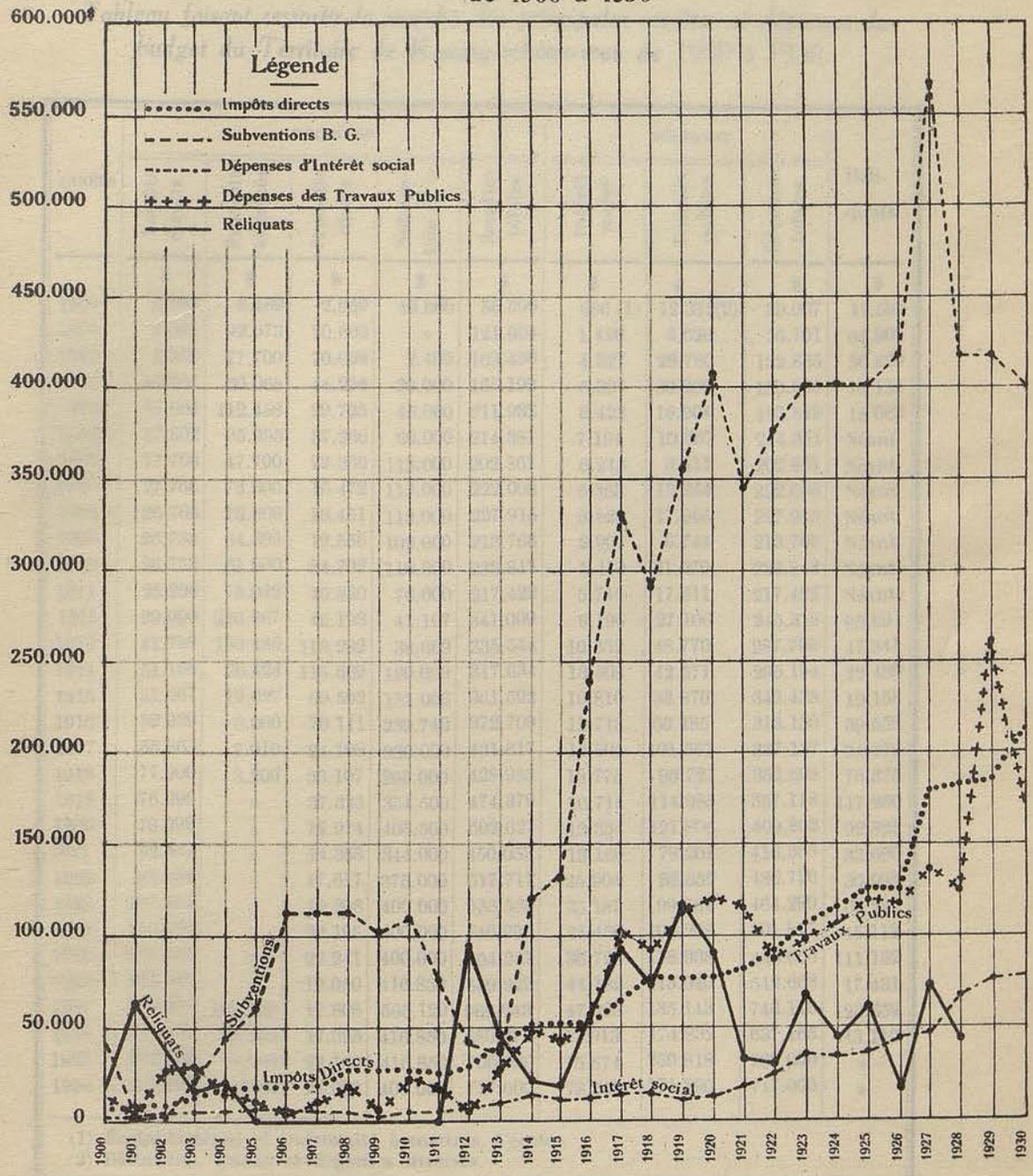
B. — *Dépenses :*

Chapitre 1 ^{er}	12.104	\$ 77
— 2	6.407	60
— 3	12.313	76
— 4	2.480	19
— 5	5.700	91
		<hr/>
Total des dépenses	39.007	23

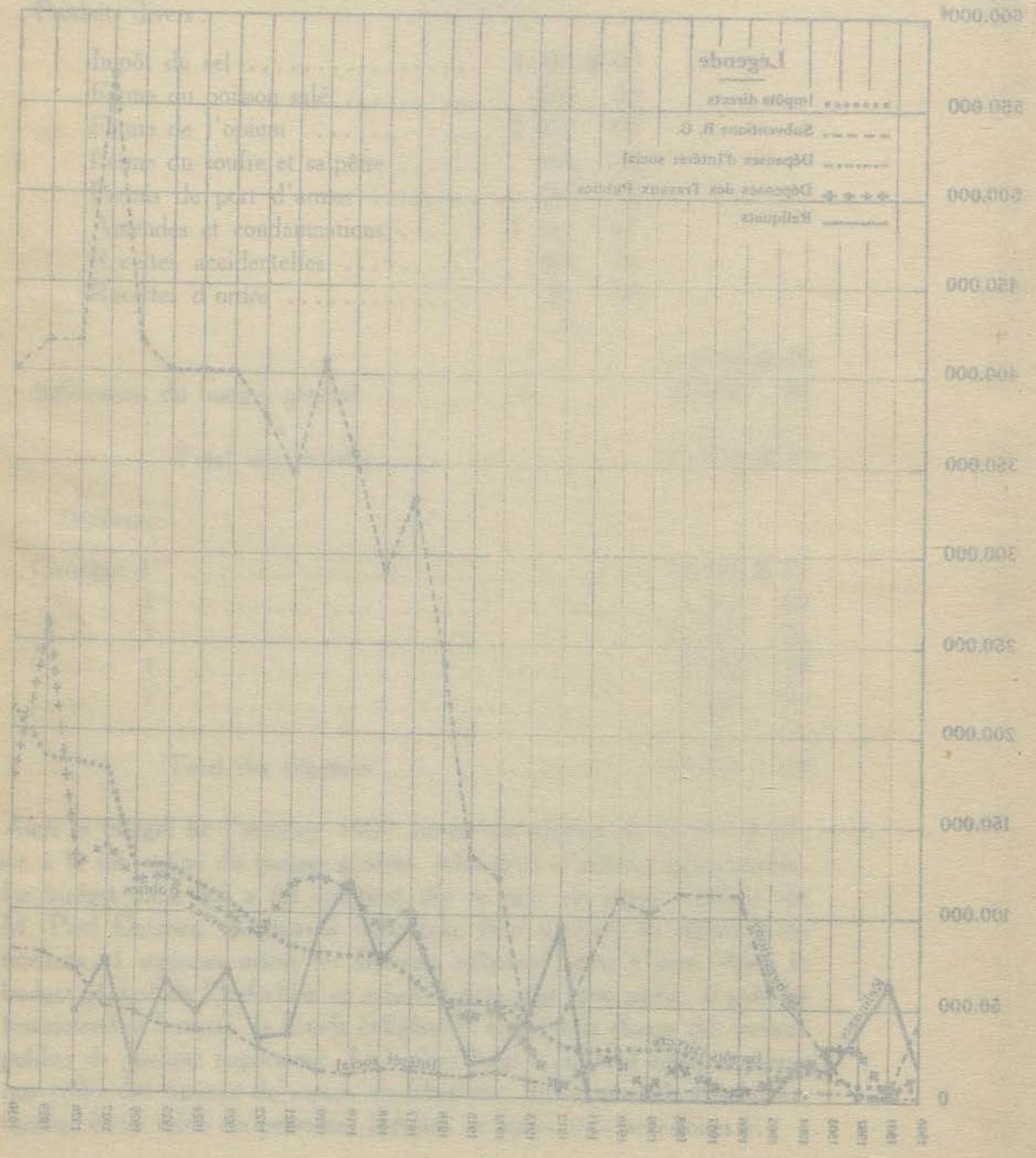
Ainsi le budget de l'exercice 1900 laissait un reliquat de 17.591 \$ 87, grâce à la subvention du budget général, subvention d'ailleurs indispensable. « Le budget local qui a été constitué dès le mois de janvier 1900 » dit « M. Paul Doumer, ne pourrait donc faire face à toutes les dépenses du « territoire, à supposer même les dépenses militaires mises à part. Aussi le « budget général de l'Indochine en assume-t-il la plus forte partie. Il paie les « fonctionnaires français, la Garde indigène et supporte la charge des travaux « publics de quelque importance. Le budget local n'assure d'autres dépenses « que celles des travaux de routes, de bâtiments, du matériel de l'Adminis- « tration, de la solde du personnel indigène et autres frais accessoires ».

Cette subvention de
à l'étranger
sancions. Inter
du régime de

Graphique faisant ressortir l'importance
des Impôts Directs – des Subventions accordées par le B.G.
des dépenses d'Intérêt social et des Travaux Publics
et des Reliquats du Budget de Kouang-Tchéou-Wan
de 1900 à 1930



Graphique illustrant l'importance des impôts directs - des Subventions accordées par le R. G. des dépenses d'intérêt social et des Travaux Publics et des Revenus du Budget de Kouang-Tchéou-Wan de 1900 à 1930



Cette subvention dont on trouvera le montant annuel au tableau suivant et qui, à l'origine, était de 56.599 piastres, s'est accrue au cours des exercices ultérieurs. Inférieure à 300.000 piastres jusqu'en 1911, elle s'est élevée graduellement depuis pour atteindre en 1930 le chiffre de 400.000 piastres.

Tableau faisant ressortir la marche des principales recettes et dépenses du budget du Territoire de Kouang-tchéou-wan de 1900 à 1930.

ANNÉES	RECETTES					DÉPENSES			Reli- quats
	Impôts directs	Produits affermés	Produits divers	Subven- tion B. G.	Recettes totales	Intérêt social	Travaux publics	Dépenses totales	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1900	6.060	8.469	2.069	40.000	56.599	686 (1)	12.312(2)	39.007	17.591
1901	8.021	92.073	20.602	»	121.604	1.426	3.626	56.701	64.903
1902	8.506	77.700	70.099	2.400	169.456	4.327	28.760	132.835	36.620
1903	10.204	80.068	44.296	20.000	165.199	5.327	30.202	150.065	15.134
1904	17.004	112.458	29.725	45.000	211.932	6.423	16.904	193.849	18.082
1905	17.602	95.995	37.266	60.000	214.381	7.194	10.367	214.381	Néant
1906	17.706	47.700	22.336	113.000	202.861	6.248	3.411	202.861	Néant
1907	17.766	73.600	16.472	113.000	222.008	6.363	10.254	222.008	Néant
1908	26.766	73.600	13.451	113.000	227.915	5.829	17.965	227.915	Néant
1909	26.753	64.305	19.556	102.000	213.766	2.907	6.744	213.766	Néant
1910	26.753	61.960	34.702	110.000	233.843	5.419	21.079	233.843	Néant
1911	25.226	75.022	40.320	76.000	217.422	5.746	17.211	217.422	Néant
1912	29.990	226.867	42.193	41.107	341.009	9.196	27.106	245.318	95.691
1913	41.789	139.485	113.282	38.669	335.544	10.332	48.770	287.703	47.841
1914	51.156	26.424	115.669	120.000	317.634	13.308	42.571	295.194	22.439
1915	51.667	19.627	69.592	181.000	361.592	10.810	53.870	342.433	19.158
1916	52.939	6.000	70.111	239.740	372.709	11.713	65.485	313.150	59.558
1917	65.865	7.010	24.198	330.000	431.617	13.505	101.567	337.137	94.479
1918	77.900	3.200	33.107	293.000	428.983	13.775	93.721	352.608	76.375
1919	76.296	»	37.323	354.500	474.379	10.718	114.985	357.118	117.260
1920	78.092	»	12.974	405.500	502.627	13.334	121.806	409.802	92.825
1921	82.557	»	14.358	344.000	450.053	19.160	78.201	416.363	33.690
1922	91.054	»	17.617	375.000	517.717	25.904	88.552	486.726	30.991
1923	107.505	»	19.308	400.000	533.533	35.187	99.861	464.299	69.241
1924	115.093	»	20.185	400.000	546.936	34.456	106.208	501.817	45.118
1925	125.167	»	29.241	400.000	594.257	36.728	118.938	483.065	111.192
1926	123.890	»	19.050	416.850	559.929	44.182	115.040	542.663	17.431
1927	179.204	107.123	17.808	565.120	869.749	47.923	135.143	746.116	123.632
1928	181.476	63.503	17.395	416.850	680.275	67.913	174.832	637.165	43.110
1929	184.000	76.000	23.150	416.850	700.000	75.874	259.818	700.000	»
1930	210.400	65.000	24.600	400.000	717.000	78.550	171.890	717.000	»

(1) Ecoles-Matériel et indemnité à maitres d'écoles.
 (2) Bâtiments, routes et dépenses diverses.

Les recettes se sont développées au fur et à mesure des besoins. A côté du produit des différentes fermes qui constituaient sa principale ressource, le nouveau budget avait incorporé sous la dénomination d'impôt foncier le tribut impérial en argent dit « Ti-Ting-Tu » imposé sur le sol qui comprenait, fondus en un seul impôt, l'impôt foncier et la taxe personnelle.

Dans l'impossibilité où l'Administration française se trouvait malgré ses instances d'obtenir des autorités chinoises les rôles fonciers et les listes de recensement sur lesquels l'impôt chinois était établi, elle prit le parti d'incorporer cet impôt dans le budget local sous la forme d'un contingent global qui fut fixé pour l'exercice 1900 au chiffre modéré de 8.000 piastres. Ce contingent arbitrairement déterminé fut réparti non moins arbitrairement entre les districts ou « *kong-hoks* » et jusqu'en 1904 aucune réglementation n'intervint pour régler cette répartition.

Ce ne fut qu'en 1904 qu'un arrêté du 9 mai vint établir une règle de fixation du contingent divisant les villages pour le paiement de l'impôt en cinq catégories suivant leurs facultés contributives; mais ici encore le classement des villages dans ces cinq catégories fut arbitrairement fixé et l'assiette de l'impôt resta ainsi défectueuse parce qu'elle ne correspondait à aucune réalité constatée.

L'arrêté spécifiait en outre que la nouvelle contribution ainsi répartie comprendrait, fondues en une seule, la contribution foncière et la contribution personnelle, et par voie de conséquence, l'impôt foncier inscrit depuis 1901 pour une somme de 8.000 piastres fut élevé au budget de 1904 sous la rubrique « Impôt foncier et personnel » au chiffre de 17.000 piastres. Ce chiffre fut successivement élevé à 26.000 piastres en 1908, à 29.000 piastres en 1912 et à 32.000 piastres en 1913.

Parallèlement, et à compter de l'exercice 1901, on note l'inscription de la taxes sur les pêcheries, les produits de la vente des terrains urbains; pour l'exercice 1902, la vente du papier timbré, pour 1904 les produits affermés (marchés, etc...); à compter de l'exercice 1905 les produits de l'Enregistrement, domaine et greffe, les taxes de permis de navigation (arrêté du 1^{er} avril 1903). Pour l'exercice 1909, on voit apparaître les droits de phare et d'ancre, ainsi que des prévisions au titre de l'impôt des patentes s'élevant à 3.000 piastres (l'impôt qui figurait au budget sous la rubrique « taxes collectives par groupements de métiers » ne fut d'ailleurs mis en application qu'à compter de l'exercice 1912); pour 1910, les taxes sanitaires sont instituées ainsi que celles sur les livrets d'ouvriers et de domestiques.

Ainsi que le fait ressortir le tableau d'ensemble, les impôts directs ont suivi depuis l'origine une progression modérée mais très régulière. De 6.000 piastres en 1900, ils atteignent en 1910 le chiffre de 26.753 piastres.

Les dépenses n'en ont pas moins suivi une progression sensible commandée par le développement économique du territoire. De 39.007 \$ 23 en 1900, elles passèrent à 233.843 piastres en 1910.

Avant l'occupation française, la contrée était sans cesse en proie aux agitateurs, fauteurs de désordre et la piraterie était fortement organisée sous l'autorité de chefs de bande agissant par la terreur. Dès le début de notre installation, la sécurité fut organisée et la piraterie de terre et de mer, sévèrement réprimée. La contrée, bien que composée de la race chinoise de Quang-Tong, particulièrement ombrageuse et turbulente, fut l'objet de sérieuses mesures de pacification.

L'organisation administrative basée sur une forte constitution et une grande indépendance de la commune fut maintenue en conservant les intermédiaires d'autrefois (chefs de la population chinoise). Les mœurs et les coutumes des habitants ont été heurtés le moins possible. La commune chinoise ou « *Kong-ko* » composée de plusieurs villages, était dotée d'un conseil de notables (*kong-hu*) à qui fut laissé le soin de tout conduire dans la limite du territoire et des intérêts communaux « Le conseil assure l'ordre ; il perçoit l'impôt et nous « remet la part qui nous revient et qui est inférieure à ce que nous demandaient les mandarins chinois ; le surplus est laissé à la commune pour couvrir les dépenses d'entretien des chemins, des pagodes, les frais des cérémonies « publiques, etc... ».

Ce même conseil était juge des délits commis dans le ressort ; il jugait également au civil.

Une garde indigène chinoise fut constituée. Les impôts réclamés étaient au plus égaux, et de l'aveu même des intéressés, inférieurs à ceux payés au Gouvernement chinois. Le budget général de l'Indochine pour l'exercice 1902 comportait des crédits du Kouang-Tchéou-Wan s'élevant aux chiffres suivants : 220.000 francs environ affectés à l'Administration française et à la Garde indigène ; 100.000 francs aux travaux du port ; près de 200.000 francs à la construction d'un phare, à l'achat des appareils, à l'éclairage et au balisage des passes. Effectivement, de gros travaux furent effectués : travaux d'installation du port et de la ville (construction d'un marché à Tché-Kam, à Tong-San, à Potéou, améliorations des voies de communication, construction de débarcadères, creusement du canal reliant la ville commerçante de Tché-Kam à la baie, améliorant ainsi le commerce des poissons salés). De belles routes et des bâtiments pour le logement des services furent construits et à Fort-Bayard de vastes et belles casernes furent édifiées.

Un service sanitaire fut en outre institué et dans le domaine agricole, des essais fructueux de cultures de plantes alimentaires et fouragères furent effectués.

Mieux que tout commentaire, les chiffres portés au tableau général font ressortir l'effort réalisé. De 1900 à 1910 les dépenses d'intérêt social passent de 686 piastres à 2.907 piastres et celles des travaux publics de 12.312 piastres à 21.097 piastres.

Tel fut le bilan des dix premières années de l'occupation française à Kouang-Tchéou-Wan.

*
**

A l'expiration de cette première décade, l'organisation administrative de Kouang-Tchéou-Wan fut dès lors simplifiée. Les circonscriptions furent supprimées. Si au début de l'occupation et malgré le peu d'étendue du territoire, il était utile pour affirmer l'influence de la France sur tous les points acquis d'y créer plusieurs divisions administratives, il n'en était maintenant plus de même. Les habitants avaient conscience des garanties qui leur avaient été données et, ayant pu apprécier les méthodes de l'Administration française, savaient qu'ils avaient la faculté de s'adresser sans crainte et directement à l'autorité administrative. Rien ne motivait donc plus l'existence des circonscriptions et des budgets *communaux* ou « *budgets de kong-kocks* » qui étaient principalement alimentés par divers fermages (jeux, abatage, achat et vente de peaux de bœufs et de buffles, etc...). L'incorporation de ces budgets au budget « *local* » et l'ensemble des mesures nouvelles pouvaient permettre des économies sensibles et susceptibles de réduire notablement dès l'année 1912 le montant de la subdivision allouée par le budget général.

C'est dans cet esprit que, tout en maintenant le « *Conseil des kong-kocks* », intervint l'arrêté du Gouverneur général du 4 juillet 1911 qui incorporait dans les ressources du budget local les recettes des budgets des kong-kocks supprimés, tout en laissant à sa charge la totalité des dépenses. L'article 19 de ce texte dispose en effet qu'« à partir du 1^{er} janvier 1912, il sera établi « un budget *unique* pour le territoire de Kouang-Tchéou-Wan comprenant :

« *En recettes* : les produits des droits, taxes et fermages locaux ainsi que
« toutes les recettes inscrites précédemment aux budgets des kong-kocks.

« *En dépenses* : les soldes et accessoires de solde des fonctionnaires et
« agents français non imputés au budget général de l'Indochine, les soldes et
« accessoires de solde des agents asiatiques, les dépenses de matériel et de
« travaux non imputés au budget général ainsi que toutes les dépenses inscrites
« précédemment aux budgets des kong-kocks ».

Enfin, les articles 1^{er} et 8 du quatrième décret du 20 octobre 1911 suivant confèrent à ce budget sa physionomie actuelle en le classant parmi les budgets « annexes » du budget général. Le décret du 30 juin 1916 en fixa l'approbation dans les mêmes formes que ce dernier budget, et institua l'Administrateur en chef du territoire ordonnateur secondaire.

Par son article 12, le décret précité dispose en outre que le mode d'assiette, la quotité et les règles de perception des impôts, taxes et redevances de toute nature seront établis par le Gouverneur général en Commission permanente du Conseil de Gouvernement.

Depuis cette date, la situation financière du Territoire s'est améliorée d'une façon de plus en plus saisissante. Les exercices successifs se sont clôturés, à de rares exceptions près, par des reliquats versés à la Caisse de Réserve du budget général. Le budget de 1913 se solde par un excédent de 95.000 piastres. Il n'en est pas de même pour tous les exercices ultérieurs en raison des accroissements constants des chapitres de dépenses. Cependant, on note un versement régulier à la Caisse de réserve du budget général, versement qui, en 1927, atteint le chiffre de 123.632 piastres.

Les prévisions de recettes se sont facilement réalisées grâce au développement des impôts de toute nature.

Malgré ses débuts un peu difficiles, l'impôt des patentes accuse des plus-values en raison du nombre croissant des maisons de commerce qui s'ouvrent.

Les taxes spéciales perçues autrefois par voie d'affermage pour le compte des budgets communaux et incorporées en 1912 au budget du territoire, constituaient cependant une entrave à la liberté du commerce local, un obstacle au développement économique du pays. Véritable défi aux règles essentielles de législation, illégales dans leurs principes, fâcheuses dans leurs conséquences économiques, donnant lieu à des critiques et à des difficultés incessantes, elles furent supprimées au budget de 1916. Seul le fermage du soufre et du salpêtre fut maintenu. C'est ce qui explique la régression des recettes de produits affermés et produits divers.

En outre, le mode de perception de l'impôt personnel et de l'impôt foncier sous forme de contingent global, n'était qu'un procédé de fortune, ne correspondant à aucun travail sérieux d'évaluation des facultés contributives de la population et de la propriété. Il importait de donner à ces impôts l'assiette rationnelle et scientifique qui leur manquait, d'une part le cadastre, d'autre part le recensement des habitants.

Tel est le but que l'on s'est efforcé d'atteindre. Le service du cadastre, organisé en juin 1914, a commencé ses opérations en juillet suivant.

Le centre urbain de Fort-Bayard fut levé au cours des années ultérieures, et le plan dressé à l'échelle de 1/1.000^e (superficie totale : 107 ha. 71 a.

21 ca.). Les titres de propriété ont été traduits, examinés et vérifiés. Un tableau indicatif a été constitué et un procès-verbal de bornage établi.

De 1915 à 1917, les opérations cadastrales rendues difficiles par la configuration du terrain, portèrent sur le centre urbain de Tché-Kam (200 ha. environ) levé au 1/500°. Les titres de propriété, la plupart apocryphes, donnèrent lieu cependant à de nombreuses difficultés, sans préjudice de la résistance rencontrée chez les indigènes.

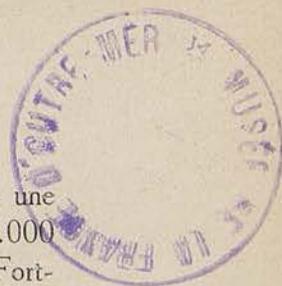
Malheureusement, ces travaux avaient été vains et les opérations de vérification effectuées en mars 1918, démontrèrent l'inanité des efforts tentés par l'Administration locale. Les plans de Tché-Kam et de Fort-Bayard étaient à refaire. Le rejet des plans dressés par le géomètre avait pour résultat de faire rapporter l'arrêté fixant l'impôt foncier des centres qui venait d'être établi.

Néanmoins, les mutations foncières furent tenues à jour. Les travaux ont été repris et confiés à un géomètre civil. Ils sont en cours d'exécution dans la ville de Tché-Kam et seront vraisemblablement terminés dans quelques mois. Les plans déjà effectués ont été acceptés par l'autorité administrative et leur confection ne donne lieu à aucune critique. Fort-Bayard sera ensuite entrepris et tout laisse prévoir que dans un laps de temps relativement court, l'achèvement des travaux cadastraux permettra d'apporter à la conservation foncière son précieux tribut en même temps que l'impôt foncier pourra être établi sur des bases solides.

Par ailleurs, de nombreux recensements ont été effectués. Le conseil des notables a été contraint, en prenant ses fonctions, d'établir un recensement complet du village, recensement tenu à jour en vertu des dispositions de l'arrêté du 9 octobre 1919 par l'ouverture de registres de naissances et de décès. Un double de ces registres est ouvert dans chaque délégation où doivent être notifiés tous les dix jours les naissances et les décès de la période décadaire précédente : ainsi se trouvait en bonne voie de confection, l'état civil indigène qui donne des résultats assez appréciables depuis 1920, malgré la répugnance que les intéressés éprouvent à se soumettre aux formalités de cette institution. De 1911 à 1930, le produit des impôts directs a passé de 25.226 piastres à 210.400 piastres.

En conclusion, la situation financière du territoire paraît à tous égards satisfaisante. Pendant une période de trente ans, un travail considérable a été effectué dans tous les domaines : services d'intérêt social et économique, œuvres d'assistance, travaux d'assainissement, renforcement de la police. Les travaux publics ont été développés activement : travaux de ponts et routes automobiles, bâtiments, travaux maritimes et voirie, flottilles. Les dépenses d'intérêt social qui, en 1911, étaient de 5.746 piastres, s'élèvent en 1930 à 78.550 piastres ; celles des Travaux publics ont augmenté de plus de 150.000 piastres.

tres dans le même laps de temps. Les recensements successifs accusent une augmentation constante de la population qui dépasse actuellement 200.000 habitants répartis dans près de 1.000 villages ou centres importants et Fort-Bayard est devenu le premier port de la Mer de Chine pour tout l'hinterland chinois du Kouang-Tong méridional. Tout laisse prévoir que le magnifique essor du territoire ne fera que s'accroître au cours des années à venir.



II. — BUDGET DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

Le budget annexe de l'exploitation des Chemins de Fer n'est pas, à vrai dire, le seul qui intéresse le réseau indochinois; certains budgets de fonds d'emprunts sont également consacrés aux études et aux travaux des voies ferrées de l'Union. Toutefois, et après un rapide aperçu sur l'évolution des chemins de fer de l'Indochine, il ne sera traité présentement que du budget intéressant l'exploitation du réseau non concédé.

« Au commencement de l'année 1897, la question de construction des chemins de fer en Indochine pouvait être posée dans son ensemble : elle était « tout entière à résoudre (1) ». Il n'existait en effet qu'un Decauville reliant Phu-Lang-Thuong à Lang-Son et une ligne normale de Saïgon à My-Tho (70 km.).

Un premier effort put être réalisé à la suite du vote de la loi du 10 février 1896 autorisant un emprunt de 80 millions de francs dont une partie servit à remplacer par une voie normale le Decauville de Lang-Son à Phu-Lang-Thuong et à prolonger cette ligne : au nord jusqu'à la frontière de Chine (Dong-Dang); au sud jusqu'à Hanoi (Gia-Lam) [1902-1908].

Mais le grand artisan des Chemins de fer de l'Indochine fut le Gouverneur général Paul Doumer. Son plan de vaste envergure visait « un réseau qui doit « traverser l'Indochine entière de Saïgon au Tonkin mettant en communication « avec les ports de la côte les riches vallées de l'Annam, reliant à la mer « par des transversales les grands biefs navigables du Mékong, pénétrant en « Chine par la vallée du Fleuve Rouge sur un développement d'environ « 3.000 kilomètres » (Procès-verbal de la séance d'ouverture du Conseil supérieur de l'Indochine, 6 décembre 1897).

(1) P. DOUMER. — Situation de l'Indochine (1897-1901).

Après examen par une Commission spéciale, le Conseil supérieur émit l'avis que le réseau fut construit dans le plus court délai possible considérant comme particulièrement urgente l'exécution des lignes suivantes énumérées dans l'ordre de préférence :

1° Ligne de Haiphong-Hanoi et Lao-Kay	383 km.
2° Ligne de Hanoi à Nam-Dinh et Vinh	326 —
3° Ligne de Tourane à Hué et Quang-Tri	175 —
4° Ligne de Saigon à Khanh-Hoà et au plateau du Lang-Bian	650 —
5° Ligne de My-Tho à Vinh-Long et Can-Tho	93 —
<hr/>	
Total	1.627 km.

Ce programme adopté par le Gouvernement français fut consacré par la loi du 25 décembre 1898 qui autorisait le Gouvernement général de l'Indochine à contracter un emprunt de 200 millions de francs.

En même temps, cette loi autorisait le Gouvernement général de l'Indochine, dans le cas où il rétrocéderait à une compagnie privée la concession de la ligne Laokay-Yunnanfou qu'il venait d'obtenir lui-même du Gouvernement chinois en vertu de la convention Franco-Chinoise du 10 avril 1898, à accorder à cette compagnie une garantie d'intérêts limitée à trois millions de francs et à soixante-quinze années et dont le versement était garanti par l'Etat français. Ce fut en vertu de ces dispositions que M. Doumer passa le contrat de concession du 15 juin 1901 approuvé par une loi du 5 juillet suivant avec un puissant groupement financier qui se constitua en Société anonyme sous le nom de « Compagnie Française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ». Le concessionnaire devait construire à ses frais la section en territoire chinois Lao-kay-Yunnanfou (465 km.) moyennant une subvention de 12.500.000 francs versée par la Colonie. La Colonie devait, de son côté, construire et équiper la section tonkinoise de Haiphong à Lao-kay et la remettre à la Compagnie concessionnaire dans un délai déterminé. A l'expiration de ce délai, l'exploitation de la ligne Haiphong-Yunnanfou devait être accordée à la dite Compagnie dans des conditions fixées par un cahier des charges.

Les travaux de la voie ferrée Haiphong-Laokay furent entrepris en 1901. Les diverses sections en furent successivement ouvertes à l'exploitation en 1903 et en 1906. La ligne entière coûta 78 millions de francs.

De son côté, la Compagnie réalisait la construction de la ligne Laokay-Yunnanfou ou au moyen d'un emprunt de 75 millions de francs. Après maintes

difficultés de construction résultant de la configuration accidentée du pays, de l'insécurité des régions traversées et de la difficulté de transport des matériaux, les ouvertures des différentes sections de la ligne s'échelonnèrent de 1908 à 1910, date à laquelle la ligne fut complètement terminée. Au lieu de 95 millions primitivement prévus, les travaux avaient coûté 165.500.000 francs obligeant ainsi le Gouvernement général de l'Indochine à contribuer en sus de sa subvention primitive (12.500.000 francs) pour 53 millions de francs qui firent l'objet de l'emprunt autorisé par la loi du 14 mars 1909.

Par ailleurs, l'Administration poursuivait également la construction des autres lignes prévues au programme de 1898.

La ligne de Hanoi à Nam-Dinh et Vinh fut ouverte à l'exploitation de 1903 à 1905. Elle coûta 43 millions de francs.

La ligne de Tourane à Hué et Quang-Tri fut divisée en deux sections : Tourane à Hué et Hué à Dong-Hà ouvertes respectivement à l'exploitation en 1906 et 1908. Les dépenses totales s'élevèrent à 31.800.000 francs.

La ligne de Saigon-Khanh-Ho à Langbian fut commencée en 1901. La ligne entière Saigon-Nhatrang fut terminée et mise en service en 1913. De Muong-Man au petit port de pêche de Phan-Thiêt, un embranchement fut construit. Mais il convient de noter que l'embranchement du Langbian (Dalat) n'a pu être terminé sur les fonds d'emprunts. Cet embranchement avait été ouvert à l'exploitation entre Tour-Cham et Xom-Gon en 1914 ; en raison de l'épuisement des ressources de l'emprunt de 200 millions, il fut prolongé, sur les ressources du budget général de l'Indochine, jusqu'à Krongpha (juillet 1919), de Krongpha à Bellevue et de Bellevue à Dran en 1927. Enfin, la section Dran-Arbre-Broyé en crémaillère, terminus actuel de la ligne, à 26 kilomètres de Dalat, a été mise en exploitation en 1928. Le surplus est actuellement en construction.

La ligne de My-Tho à Vinh-Long et Can-Tho, avec prolongement jusqu'à Bac-Liêu, classée dans les voies ferrées d'intérêt général par la loi de 1898 est en réalité une voie d'intérêt purement local. Son exécution moins urgente a été réservée bien que les études de la ligne se poursuivent activement.

Ainsi, le programme de 1898 était en partie réalisé.

Des trois buts visés par le Gouverneur général Paul Doumer, le dernier seul était complètement atteint par la construction de la ligne Haiphong-Laokay-Yunnanfou.

L'œuvre à réaliser n'échappait cependant pas aux successeurs de M. Paul Doumer. Mais l'emprunt de 200 millions étant épuisé, il convenait de se procurer de nouvelles ressources pour achever le programme de 1898. Ce fut l'objet d'une partie de l'emprunt de 90 millions de francs. Il comportait :

a) 22.600.000 francs pour l'achèvement du programme réduit de 1898 ;

b) 28.300.000 francs pour l'étude et la construction de nouvelles voies ferrées notamment :

1° Le prolongement de la ligne Hanoi-Dong-Dang jusqu'à Nacham avec suppression du tronçon Dong-Dang-Nam-Quan ;

2° La construction du tronçon Vinh-Dong-Hà.

La première partie du programme fut exécutée sans difficulté.

La deuxième partie, interrompue par la guerre a pu être menée à bonne fin par l'émission d'un nouvel emprunt de 6.180.000 piastres et l'aide du budget général. La ligne de Dong-Dang à Na-Cham a été ouverte à l'exploitation en novembre 1921 et celle de Vinh à Dong-Hà fin 1927 ; cette dernière a coûté 16 millions de piastres environ.

Il est possible de répartir en deux groupes le réseau ferré indochinois, savoir :

1° Les Chemins de fer concédés (ligne de Haiphong à Yunnanfou ;

2° Les Chemins de fer non concédés divisés en deux réseaux (arrêté du 11 août 1927) :

a) Réseau nord .. { Hanoi-Nacham ;
Hanoi-Tourane.

b) Réseau sud ... { Saigon-My-Tho ;
Saigon-Nha-Trang ;
Tourcham-Dalat (Arbre-Broyé).

L'état des recettes et des dépenses des deux réseaux des chemins de fer non concédés forme le « *Budget de l'Exploitation des Chemins de fer* ».

Depuis l'origine jusqu'en 1899 (premier exercice du budget général de l'Indochine) les recettes et les dépenses afférentes aux deux petits chemins de fer existant en Indochine (Saigon-My-Tho et Lang-Son-Phu-Lang-Thuong) étaient incorporées dans celles des budgets locaux.

On trouve en effet dans ces prévisions budgétaires déjà lointaines :

Ligne Saigon-My-Tho : Prévisions de recettes. Ex. 1896 : 29.000 \$.

Dépenses :

Intérêt du capital de construction (315.775 francs) 117.000 \$

Travaux d'infrastructure et entretien de la voie 42.000 \$

Cependant, la Note préliminaire du budget (Ex. 1896) de l'Annam-Tonkin stipule qu'un *budget spécial* du Chemin de fer de Phu-Lang-Thuong à Lang-Son fut supprimé pour 1896 et ses recettes et ses dépenses incorporées à celles du Protectorat.

Pour 1896, les prévisions de recettes s'élevaient à 277.000 piastres. Pour la même année, les dépenses se chiffrent comme suit :

a) Personnel de construction et de surveillance des travaux.	}	123.277 \$
b) Voies et bâtiments		
c) Exploitation et Mouvement		
d) Traction et ateliers	}	40.650 \$
e) Matériel et mobilier		
f) Matières en magasin		
Travaux d'entretien		30.000 \$

A compter de 1899, les recettes et les dépenses relatives à l'exploitation directe du réseau ferré figurèrent au budget général (article 4) sous la rubrique « Produits de l'exploitation des Chemins de fer ». L'examen du budget général des exercices ultérieurs nous donne l'évolution des recettes et des dépenses des chemins de fer de l'Indochine. Pour l'exercice 1899, on y trouve inscrites :

- 1° la redevance fixe payée par le concessionnaire de l'exploitation Saigon-Mytho, soit 80.105 francs au taux de 2 fr. 40 33.377 \$
- 2° les recettes de la ligne Phu-Lang-Thuong-Langson 127.717
(montant des recettes de 1897)

3° 40.000 piastres de recettes d'exploitation pendant 6 mois des tronçons de ligne de Hanoi à Phu-Lang-Thuong et de Lang-Son à la frontière de Chine qu'on supposait devoir être ouverte au 1^{er} juillet 1899.

Les dépenses (chapitre 9) s'élevaient aux chiffres ci-après :

Art. 1. — Exploitation des chemins de fer de Saigon à My-Tho	42.000 \$
Art. 2. — Exploitation des chemins de fer de Hanoi à la frontière de Quang-Si	162.000 \$
Les études de chemins de fer projetés et travaux préparatoires figuraient sous les articles 3 et 4 pour une somme de ...	520.000 \$

On note à l'article 4 un fléchissement résultant de l'achèvement des travaux de prolongement de la ligne de Hanoi à la frontière du Quang-Si qui amenèrent une diminution dans le trafic.

Pour 1900, figure une prévision supplémentaire de recettes (57.000 piastres en raison de l'exploitation de la ligne de Hanoi à la frontière de Chine, qui d'ailleurs ne fut mise en service que plus tard.

Aucun point saillant n'est à noter jusqu'en 1902 — exercice dans les recettes duquel figurent les produits des lignes nouvelles : Gia-Lam à Haiphong, Hanoi à Viétri, Hanoi à Ninh-Binh, Saigon à Biên-Hoà et les redevances de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Indochine et du Yunnan. Les recouvrements bruts s'élevaient à 774.948 \$ 72. On trouvera sur le tableau annexé au présent exposé le détail des dépenses de l'exercice : elles furent de 764.386 piastres.

L'ouverture de la ligne de Vinh a lieu en 1905. Les recettes globales dépassèrent un million de piastres, malgré les inondations qui interrompirent la circulation pendant plusieurs mois, supprimant ainsi toute activité commerciale dans les provinces atteintes.

De 1902 à 1907, la situation financière peut être résumée comme suit :

Ensemble des trois réseaux (Nord-Annam central et sud [actuellement deux réseaux (arrêté du 11 août 1927 précité)] :

(1)

ANNÉES	LONGUEUR DES LIGNES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE	RECETTES TOTALES	DÉPENSES TOTALES	COEFFICIENT D'EXPLOI- TATION
1902	163 k. 500	163 k. 500	308.560 \$ 50	224.480 \$ 60	0.727
1903	277 000	277 000	598.390 17	463.281 98	0.774
1904	407 800	407 800	781.304 79	799.886 72	1.023
1905	569 000	538 000	960.309 74	883.779 47	0.920
1906	686 400	583 850	1.094.112 49	864.549 88	0.790
1907	686 400	343 200	506.854 71	»	»
(6 mois)					

Pour l'exercice 1908, l'article relatif à l'exploitation présente une plus-value de 127.000 piastres (sur 1.481.145 \$ 81 de recettes totales) due à la recette de 161.000 piastres représentant la part de la colonie dans le partage des bénéfices de l'exploitation du chemin de fer Haiphong-Lao-Kay après constitution du fonds de réserve de deux millions de francs. Saigon-Mytho donne une plus-value de 38.000 piastres. Mais par contre, le surplus des lignes était en moins-value malgré l'ouverture à l'exploitation (décembre 1908) de la voie ferrée Tourane-Hué-Quang-Tri. Diverses lignes avaient été coupées par le typhon du 21 septembre.

L'exercice 1909 est marqué par une plus-value de recettes. Déjà la construction des voies ferrées avait contribué au développement du pays et les résultats étaient déjà sensibles. Un trafic appréciable s'effectuait sur des fournitures de pierres, moellons, bois de chauffage, bois de charpente. Le développement des plantations caoutchoutières créait un trafic important de voyageurs et de marchandises. C'est alors qu'intervint le quatrième décret du 20 octobre 1911 en vertu duquel l'exploitation des chemins de fer non concédés fit l'objet d'un budget spécial *annexe* au budget général. Cette mesure était motivée par l'extension croissante du réseau ferré de l'Union.

(1) Extrait de la situation de l'Indochine de 1902 à 1907, page 423.

Les recettes de 1909 à 1913 sont les suivantes :

ANNÉES	RECETTES TOTALES	RECETTES KILOMÉTRIQUES (EN FRANCS)		
		Nord	Annam Central	Sud
1909	1.473.735 \$	4.122	1.280	6.074
1910	1.507.507	3.957	1.233	5.075
1911	1.664.880	4.280	1.395	5.545
1912	1.773.630	5.074	1.857	4.567
1913	1.761.166	4.715	1.850	4.580

Bien que de 1907 à 1912, l'exportation du riz soit en raison du sous rendement des récoltes, tombée de 1.428.121 à 817.179 tonnes, la progression des recettes n'en est pas autrement affectée. Pour le réseau Sud cependant une diminution se faisait sentir en 1912, diminution imputable au fait que certaines lignes (le Saigon-Mytho notamment) étaient arrivés à leur complet développement au point de vue trafic. L'achèvement des quais de Saigon, la baisse du transport des bois sur Saigon-Phan-Thiêt avaient réduit les transports de façon notable. Cependant dans l'ensemble, les recettes étaient en progrès très marqué bien que le développement complet du trafic à espérer fut loin d'être atteint. D'autre part, les tarifs s'avéraient faibles.

Les dépenses d'exploitation par kilomètre pour la période considérée sont les suivantes :

Années	Nord	Annam central	Sud
1909	3.962 fr.	2.672 fr.	4.424 fr.
1910	3.705	2.259	4.057
1911	3.649	2.868	3.741
1912	3.988	2.612	3.050
1913	4.347	3.072	3.363

Le tableau suivant donne les variations des bénéfices d'exploitation depuis 1909.

	1909	1910	1911	1912
	francs	francs	francs	francs
Nord	75.308	134.324	310.442	536.555
Annam central	242.177	305.469	257.631	131.815
Sud	306.325	419.018	468.900	459.940
Totaux	139.356	247.873	521.711	864.680

Au point de vue budgétaire, ces bénéfices n'apparaissent évidemment pas étant absorbés par des dépenses de parachèvement ou d'achat de matériel roulant. On note même en prévisions à compter de 1912 une subvention du budget général de 179.900 piastres, réduite à 49.520 piastres pour 1913 et portée à 112.600 piastres en 1914. (Seule cette dernière fut réalisée).

Dans le but d'améliorer le fonctionnement du service et pour assurer notamment plus de continuité d'action cette subvention disparaît en 1915 pour faire place à trois fonds alimentés par les produits nets de l'exploitation et les prélèvements de la Caisse de réserve du budget général (arrêtés interministériels du 17 février 1914). Ce sont :

1° un fonds de roulement pour le service des approvisionnements généraux de l'exploitation, intermédiaire obligatoire entre ce service et les fournisseurs ;

2° un fonds de réserve spécial destiné à pourvoir aux insuffisances des recettes des années déficitaires et pouvant servir de fonds de roulement à l'acquittement des dépenses budgétaires ;

3° un fonds spécial pour travaux et matériel complémentaires et de renouvellement sur lequel seront imputées les dépenses relatives aux travaux complémentaires de premier établissement et aux travaux de renouvellement importants comportant une augmentation de la valeur des travaux primitifs ou dont l'importance justifie l'imputation à ce fonds.

Dans les années d'exploitation normale, le fonds de réserve demeure intact ; le fonds de roulement remboursé par les services conserve une valeur à peu près constante ; seul le fonds spécial affecté par les prélèvements effectués en cours d'exercice est alimenté par une partie des excédents de recettes de l'exploitation, l'autre partie faisant retour à la Caisse de réserve du budget général en atténuation des avances qu'elle a consenties.

Depuis 1915, date où le réseau actuel (sauf les lignes de Vinh-Dongha et du Langbian) fut ouvert à l'exploitation et à l'exception des années 1914 et 1915 influencées par la guerre et les inondations du Tonkin, le trafic voyageurs a constamment augmenté jusqu'en 1920. Il en est de même du trafic marchandises où le mouvement ascensionnel est peut-être plus marqué encore. Les recettes ont naturellement suivi la même progression sauf en 1917 où un léger fléchissement se produit, dû aux inondations du Sud-Annam. En 1915, les recettes s'élevaient à 2.083.714 piastres, elles atteignent 2.871.416 piastres en 1920. Les dépenses sont passées de 2.016.790 piastres en 1915 à 2.471.378 piastres en 1920. Le coefficient d'exploitation qui était de 50 %

Centre de Documentation
sur l'Asie du Sud-Est et le
Monde Indonésien
EPHE VI^e Section
BIBLIOTHÈQUE

en 1912 s'est élevé à 100 % en 1915 pour retomber à 83 % en 1920 (compte non tenu des dépenses effectuées sur fonds spécial pour travaux et matériel complémentaires). De 1921 à 1925, on constate une légère décroissance dans le trafic voyageurs, tenant à la concurrence effectuée par les transports automobiles qui se sont particulièrement développés. Le réseau non concédé qui, en 1920, avait transporté 197.545.158 voyageurs kilométriques, n'en a transporté que 147.454.908 en 1924. En fait, les déplacements effectués par l'indigène sont relativement courts.

Pendant la même période, le trafic marchandises n'a, au contraire, cessé d'augmenter. Le nombre de tonnes kilométriques transportées passe de 34.482.052 en 1920 à 61.113.385 en 1924. Ce trafic a trait principalement sur le réseau Nord au transport de bois de construction et de menuiserie, de riz et de paddy; sur le réseau Sud, de bois de menuiserie et de construction.

Les recettes atteignaient en 1924 3.618.009 piastres contre 3.213.725 piastres de dépenses pour la même année. Le coefficient d'exploitation se maintenait à 87 % environ.

Enfin, de 1924 à l'époque actuelle, le réseau a été complété par l'ouverture à l'exploitation des lignes de Vinh à Dong-Ha et de Tour-Cham à Arbre-Broyé (ligne du Langbian). La longueur des lignes exploitées par la colonie au 1^{er} juin 1929 était de 1.535 km. dont 979 pour le réseau Nord et 556 pour le réseau Sud.

Les recettes réalisées qui s'élevaient à 4.281.703 piastres en 1927 sont passées à 4.950.916 piastres en 1928. La jonction Hanoi-Tourane définitivement réalisée au début de 1928, a entraîné un développement important des recettes, accentué par l'amélioration du service des trains à tarifs réduits, enfin l'abaissement du tarif général de la 4^e classe.

Les dépenses ont été de 3.916.171 piastres en 1927 et de 4.350.605 piastres en 1928, laissant un reliquat de 600.310 piastres pour ce dernier exercice.

Les dépenses effectuées sur le fonds spécial se sont élevées pour ce même exercice à 276.815 piastres. D'autre part, il a été dépensé sur les chapitres 84 et 88 du budget général au titre de travaux de parachèvement et d'amélioration, une somme de 634.869 piastres, soit au total une dépense de 911.684 piastres.

Le coefficient d'exploitation a été pour les deux réseaux, de 0.88 en 1926 — 0.90 en 1927 et de 0.88 en 1928.

Comme on le voit, il a subi un fléchissement très sérieux. Les tarifs n'étant pas atteints par les fluctuations de la piastre parce qu'établis en francs, la baisse enregistrée est due à l'achat considérable de matériel, non renouvelé

Tableau faisant ressortir l'importance du budget de l'Exploitation des chemins de fer de 1912 à 1930.

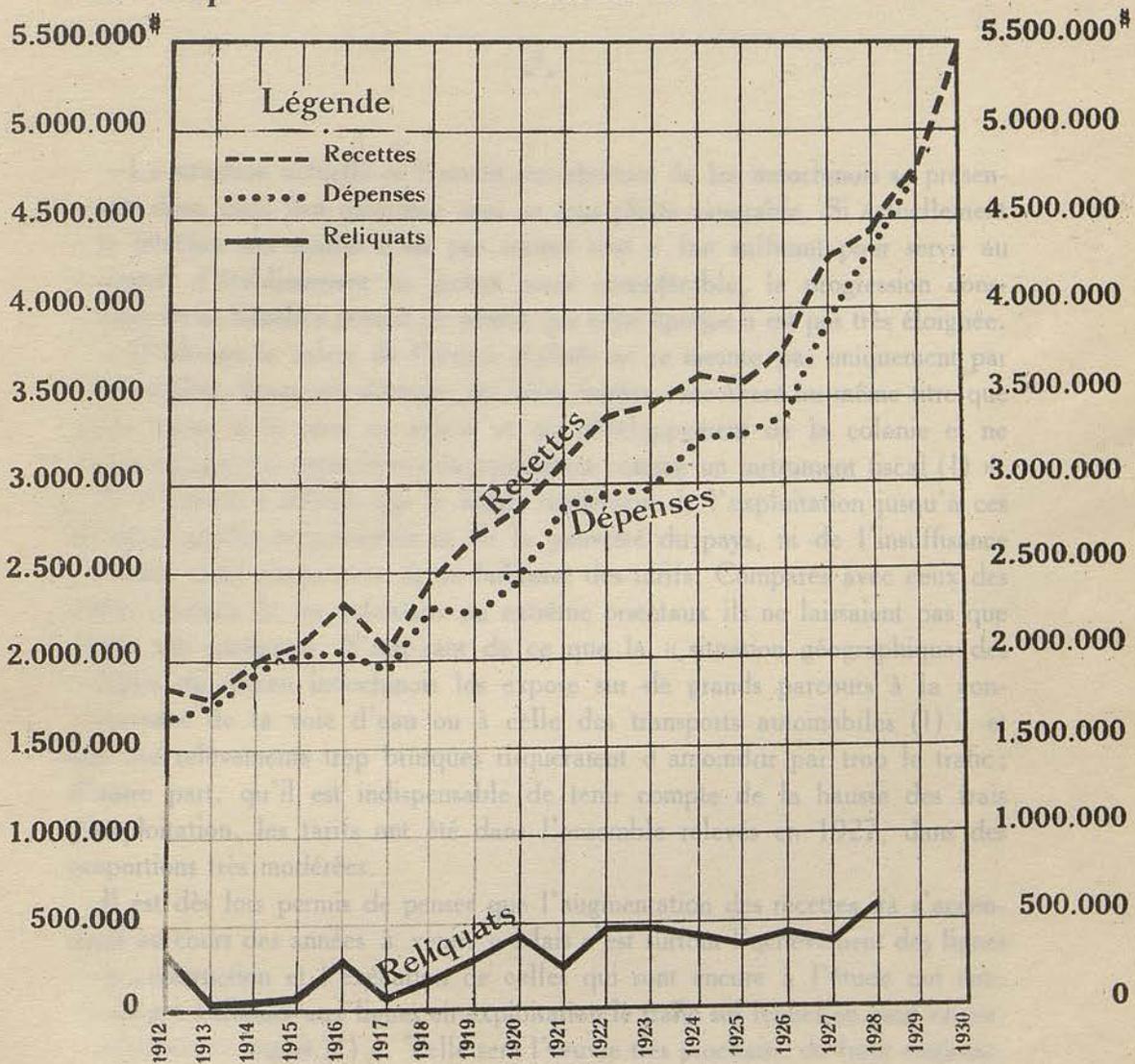
ANNÉES	RECETTES							DÉPENSES							RELIQUAT	
	D'EXPLOITATION				COMMUNES			TOTALES	D'EXPLOITATION					COMMUNES		TOTALES
	Réseau Nord	Annam-Central	Sud	Service Correspondance Automobile	Subvention du Budget Général	Autres recettes communes	Direction		Réseau Nord	Annam-Central	Sud	Service Correspondance Automobile	Imprévues ordre, etc...			
1912	1.007.236	134.330	629.179	»	»	44.975	1.815.721	»	793.866	210.999	512.978	»	(1)	1.517.840	297.880	
1913	937.311	137.372	686.482	»	»	»	1.761.166	»	952.923	227.377	563.978	»	(1)	1.744.279	16.886	
1914	859.582	145.955	854.839	»	112.600	»	1.972.977	»	879.023	262.840	810.458	»	»	1.952.321	20.655	
1915	735.583	129.533	793.594	»	»	425.000	2.083.714	»	774.494	242.092	830.290	»	169.911	2.016.790	66.924	
1916	1.125.943	166.402	866.649	(2)	»	142.000	2.300.995	»	815.923	218.245	854.119	(2)	143.987	2.032.277	268.717	
1917	1.027.276	156.986	842.345	(2)	»	33.500	2.060.108	»	830.899	202.053	907.033	(2)	33.352	1.973.340	86.768	
1918	1.094.982	125.169	974.541	(2)	»	251.500	2.446.193	»	885.341	210.284	952.402	(2)	250.815	2.298.844	147.349	
1919	1.340.219	164.232	1.014.896	(2)	»	500	2.519.849	»	916.112	250.716	1.077.841	(2)	499	2.245.171	274.678	
1920	1.488.035	197.305	1.185.940	(2)	»	135	2.871.416	»	1.061.714	260.552	1.149.109	(2)	»	2.471.378	400.037	
1921	1.562.203	206.605	1.338.060	(2)	»	»	3.106.869	»	1.288.856	278.736	1.326.694	(2)	»	2.894.288	212.580	
1922	1.756.992	224.018	1.393.452	(2)	»	»	3.374.464	41.986	1.292.017	258.180	1.322.935	(2)	»	2.915.118	459.345	
1923	1.904.795	280.648	1.211.569	61.417	»	2.267	3.460.697	44.309	1.305.528	295.595	1.250.804	99.542	»	2.995.781	464.916	
1924	1.950.718	274.633	1.329.760	45.201	»	17.695	3.618.009	47.464	1.487.712	192.637	1.319.418	78.490	»	3.213.725	404.284	
1925	1.986.126	249.074	1.298.169	32.718	»	12.298	3.578.387	53.875	1.551.152	274.716	1.303.966	43.828	9.681	3.237.223	341.163	
1926	2.018.093	249.100	1.428.946	11.803	»	63.858	3.771.802	57.128	1.514.718	290.140	1.358.707	30.216	»	3.350.913	420.888	
1927	2.263.723	388.658	1.615.604	6.458	»	7.258	4.281.703	61.199	1.907.783	384.143	1.552.032	9.890	1.118	3.916.171	365.531	
1928	3.143.832		1.780.410	»	»	26.673	4.950.916	75.894	2.463.344		1.794.661	308	16.393	4.350.605	600.310	
1929	3.040.000		1.752.000	(3)	»	»	4.792.000 (4)	71.800	2.745.100		1.874.700	4.000	96.400	4.792.000 (4)	»	
1930	3.500.000		1.983.000	(3)	»	»	5.483.000 (4)	83.600	3.156.900		2.151.680	8.500	82.320	5.483.000 (4)	»	

- (3) Subvention de 2.500 \$ accordée par le budget local de la Cochinchine et comprise dans les recettes d'exploitation du Réseau Sud.
(4) Prévisions budgétaires.
(1) Comprises dans les dépenses d'exploitation des réseaux et dont il n'est pas possible d'opérer la discrimination.
(2) Même observation que ci-dessus.

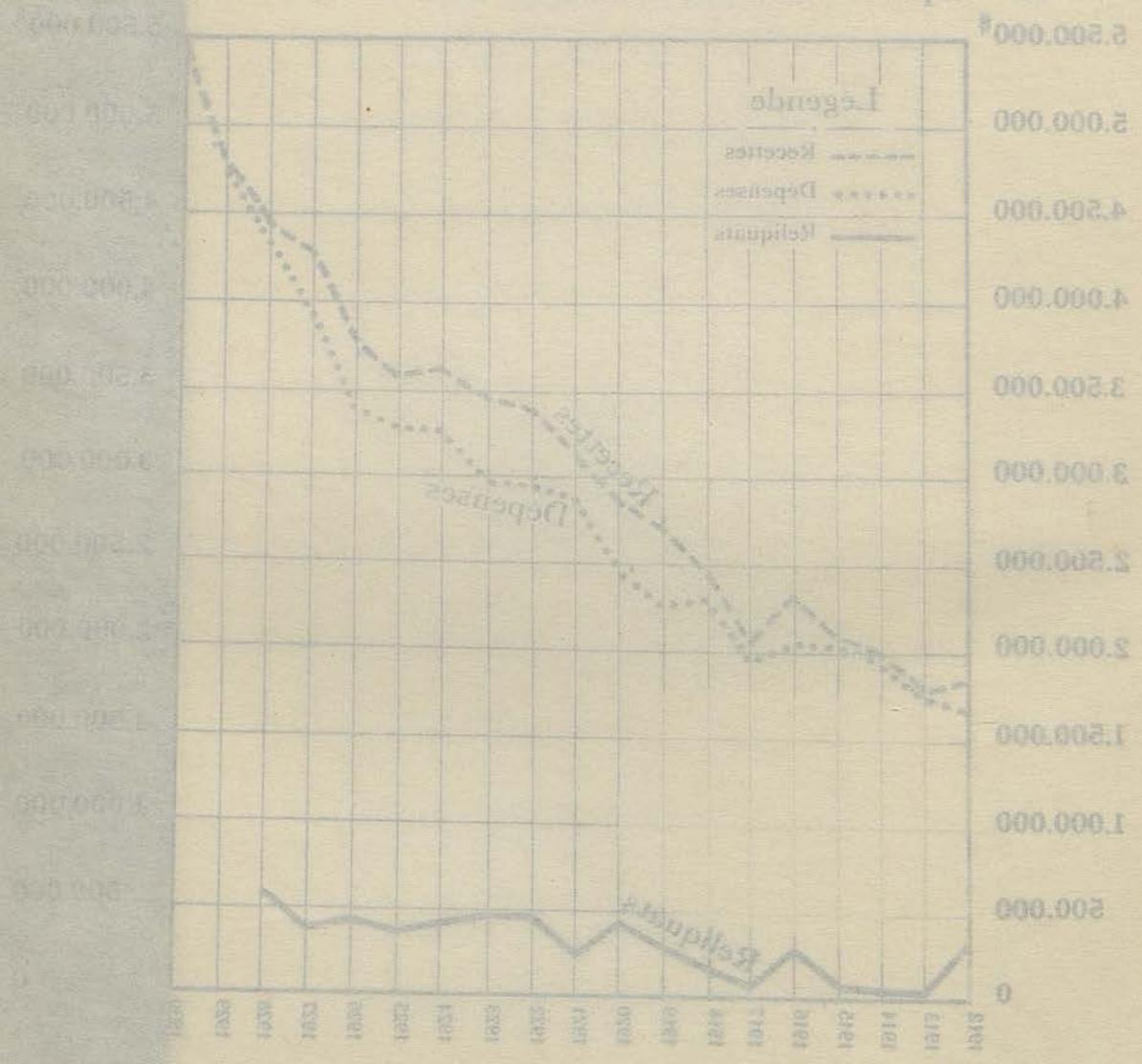
depuis de nombreuses années et son dépenses qui se font son entretien pour en assurer une durée plus grande. Ce qui favorise actuellement vers l'augmentation les achats étant presque exclusivement en espèces.

Le nombre de voyageurs libérés par le 1^{er} janvier de 254.409.939

Graphique faisant ressortir l'importance du budget de l'exploitation des Chemins de Fer de 1912 à 1930



Graphique faisant ressortir l'importance du budget de l'exploitation des Chemins de Fer de 1912 à 1928



depuis de nombreuses années et aux dépenses que nécessite son entretien pour en assurer une durée plus grande. Ce coefficient tend actuellement vers l'augmentation les achats étant presque entièrement réalisés.

Le nombre de voyageurs kilométriques qui en 1927 était de 254.409.939 est passé à 294.340.124 en 1928. De même le nombre de tonnes kilométriques pour ces mêmes années s'élève respectivement à 69.105.179 T et à 73.222.865 T.

*
**

« La situation actuelle et l'avenir des chemins de fer indochinois se présentent donc dans leur ensemble sous un jour plutôt favorable. Si actuellement le bénéfice net réalisé n'est pas encore tout à fait suffisant pour servir au capital d'établissement un intérêt assez considérable, la progression constante de ce bénéfice permet de penser que cette époque n'est pas très éloignée.

« D'ailleurs la valeur de l'œuvre réalisée ne se mesure pas uniquement par les résultats financiers obtenus; les voies ferrées concourent au même titre que nos routes à la mise en valeur et au développement de la colonie et ne doivent pas être considérées exclusivement comme un instrument fiscal (1) ».

Il est avéré d'ailleurs que le faible rendement de l'exploitation jusqu'à ces dernières années ne provenait ni de la pauvreté du pays, ni de l'insuffisance du trafic, mais uniquement de la faiblesse des tarifs. Comparés avec ceux des autres chemins de fer coloniaux ou extrême orientaux ils ne laissaient pas que d'être très modiques. S'inspirant de ce que la « situation géographique des lignes du réseau indochinois les expose sur de grands parcours à la concurrence de la voie d'eau ou à celle des transports automobiles (1) » et que des relèvements trop brusques risqueraient d'amoindrir par trop le trafic; d'autre part, qu'il est indispensable de tenir compte de la hausse des frais d'exploitation, les tarifs ont été dans l'ensemble relevés en 1927, dans des proportions très modérées.

Il est dès lors permis de penser que l'augmentation des recettes ira s'accroissant au cours des années à venir. « Mais c'est surtout l'achèvement des lignes en construction et l'exécution de celles qui sont encore à l'étude qui contribuera à donner aux lignes en exploitation le trafic sur lequel on peut raisonnablement compter (1) ». Telle sera l'œuvre très prochaine du futur emprunt.

(1) POUYANNE. — Les travaux publics de l'Indochine.

III. — BUDGETS DES FONDS D'EMPRUNTS

« Les pays neufs et notamment les colonies ont besoin de fonds importants pour exécuter les grands travaux publics et créer l'outillage nécessaire à leur mise en valeur : irrigations, chemins de fer, routes, ports, etc...

« En dehors de leurs ressources ordinaires qui proviennent de l'impôt et accessoirement du domaine, les colonies ou protectorats disposent parfois pour l'exécution de grands travaux publics de fonds prélevés sur leurs caisses de réserve (1) ». Si l'on observe d'ailleurs que ces fonds ne sont pas inépuisables, ils ne peuvent en outre pas toujours permettre l'exécution de travaux de grande envergure. C'est pourquoi il est parfois nécessaire de recourir à l'emprunt.

Sans être vrai à dire des budgets spéciaux aux chemins de fer, les budgets d'emprunt contractés par l'Indochine s'y intéressent pour une assez large part, les fonds en provenant, étant, pour la majeure partie, employés à de grands travaux ferroviaires.

L'analyse de ces budgets (type des budgets industriels) se ramène en définitive à l'examen de chacun des emprunts contractés par l'Indochine et de l'emploi des fonds qui en a été fait.

★ ★

I. — GARANTIE D'INTÉRÊTS DE LA LIGNE SAIGON-MY-THO

Adoptant l'ordre chronologique, la première opération du genre qui ne donna d'ailleurs pas lieu à l'ouverture d'un budget annexe et qui ne figure ici que pour mémoire, fut la garantie d'intérêts consentie pour la ligne ferrée Saïgon-Mytho dont la construction fut envisagée vers 1880. Elle faisait partie d'un programme plus vaste qui fut réduit à la seule section Saïgon-My-Tho par le Ministre de la Marine à qui le projet avait été soumis pour approbation. La construction et l'exploitation en furent confiées à un entrepreneur puis à une compagnie privée (1). La ligne fut mise en service en 1885. Les résultats peu encourageants de l'exploitation motivèrent la résiliation de la convention du 18 août 1881 (décret du 22 août 1881) qui fut remplacée par l'acte additionnel du 14 avril 1888 (décret du 17 novembre 1883). L'exploitation

(1) BAGOT. — La situation financière de l'Annam.

(1) Compagnie des Chemins de fer garantis des Colonies françaises.

en fut confiée à la Compagnie de Tramways à vapeur de la Cochinchine. Ce nouveau contrat étant expiré depuis 1911, la colonie exploite directement la ligne depuis cette époque.

Le nombre d'annuités prévues est de 95. La 41^e annuité (285.775 francs) de la garantie d'intérêts prévue par les conventions précitées est prévue au budget général de 1930, concurremment avec l'indemnité annuelle qui, de 30.000 francs a été portée à 60.000 francs par l'avenant du 16 janvier 1928 (arrêté du 10 mars 1928). La dépense totale pour cet exercice ressort donc à 345.775 francs soit 28.820 piastres.

*
**

II. — EMPRUNT DE 80 MILLIONS DE FRANCS

Le premier emprunt fut celui de 80 millions de francs dit de « l'Annam-Tonkin » autorisé par la loi du 10 février 1896 (arrêté du Gouverneur général du 20 août 1896). Cet emprunt amortissable en 60 ans a été émis au taux de 2 1/2 % aux guichets du Trésor. Il est garanti en capital et intérêts par le Gouvernement français.

L'article 3 de la loi de 1896 prévoyait l'emploi des fonds. Une partie soit 43 millions était destinée à liquider la situation financière de l'Annam-Tonkin, le surplus soit 37 millions devant être employé à la réalisation d'un programme de travaux.

La situation financière du Protectorat appelait :

- a) la liquidation du compte du chemin de fer de Phu-Lang-Thuong à Lang-Son ;
- b) la conversion des annuités résultant d'anciens contrats ;
- c) le règlement de tout l'arriéré au 31 décembre 1895.

Le programme de travaux comprenait :

- a) la construction du chemin de fer de Hanoi à Phu-Lang-Thuong et de Lang-Son à la frontière de Chine (20 millions) ;
- b) la réalisation de travaux maritimes : ports et balisage des côtes (8 millions) ;
- c) la construction de bâtiments civils (4 millions), routes de territoires militaires (3 millions), armement des tirailleurs tonkinois (2 millions).

Cet emprunt qui est épuisé ne fit jamais l'objet d'un budget distinct. Les dépenses correspondantes sont englobées dans le budget général avec celles des Travaux publics ou des Chemins de Fer. On trouvera ci-près le montant des premières annuités payées à ce titre.

Compte administratif du budget général :

Exercice 1899 (1.800.000 francs)	705.882	\$ 35
— 1900 (—)	712.941	18
— 1901 (—)	692.563	83
— 1902 (—)	794.899	11
— 1903 (—)	827.695	55
— 1904 (—)	768.663	99
— 1905 (—)	757.978	72
— 1906 (—)	680.461	41
— 1907 (—)	635.588	47
— 1908 (—)	725.886	02
— 1909 (—)	747.256	25
— 1910 (—)	774.242	62
— 1911 (—)	781.562	51

Le budget général de 1930 prévoit le paiement de la 35^e annuité. Elle s'élève, exception faite des commissions de banque, à 2.971.625 francs (soit 247.600 piastres) dont 1.421.625 francs représentent les intérêts, le surplus soit 1.550.000 francs étant consacré à l'amortissement.

Il restera encore à amortir au 1^{er} janvier 1931 : 55.700.000 francs.

III. — EMPRUNT DE 200 MILLIONS DE FRANCS DIT DES « CHEMINS DE FER »

L'emprunt de 200 millions autorisé par la loi du 25 décembre 1898, fut effectué pour la réalisation du programme conçu par le Gouverneur général Paul Doumer. Ce programme comportait deux points essentiels :

1° Il accordait à l'Indochine la concession d'une voie ferrée destinée à relier Lao-Kay à Yunnanfou, dont la construction était rendue possible par la convention franco-chinoise du 10 avril 1898. Cette ligne formait une voie de pénétration dans le Yunnan en même temps qu'elle doublait le Fleuve-Rouge non navigable dans son cours moyen ni dans son cours supérieur ;

2° Il comportait la construction du transindochinois destiné à relier Hanoi à Saigon par l'Annam, avec prolongements envisagés d'une part vers la Kouang-Si, d'autre part vers le Cambodge et le Siam.

L'emprunt de 200 millions, premier emprunt contracté par l'Indochine, personne civile dotée du budget général par le décret du 31 juillet 1898, a permis de réaliser une partie de ce programme. La ligne Haiphong-Lao-Kay (coût : 80 millions) commencée en 1906, fut, en vertu du contrat du 15 juin 1901 approuvé par une loi du 5 juillet suivant, concédée à un groupement financier constitué en société anonyme sous le nom de Compagnie française des Chemins de Fer de l'Indochine et du Yunnan. Le Gouvernement général s'engageait en outre à rétrocéder à la Compagnie la concession obtenue du Gouvernement chinois pour la construction et l'exploitation de la ligne de Lao-Kay à Yunnanfou, moyennant une contribution en espèces de 12.500.000 francs une fois payée et par la garantie d'intérêts de 3 millions de francs autorisée par la loi du 25 décembre 1898. Les deux lignes furent ouvertes à l'exploitation en 1906 et 1910.

La ligne Hanoi-Vinh (coût : 32 millions) fut ouverte à l'exploitation en 1905, Tourane-Dong-Ha (coût : 24 millions) en 1908, Saigon-Khanh-Hoa (coût : 80 millions) en 1915. Seule la construction de la ligne My-Tho à Can-Tho a été différée.

L'emprunt a été entièrement absorbé et même dépassé. Mais en vertu de la loi du 26 décembre 1912 autorisant l'emprunt de 90 millions, les dépassements ont reçu les affectations suivantes :

- 22.600.000 francs au compte de l'emprunt de 90 millions ;
- 2.400.000 — représentant une quatrième tranche à réaliser au compte de l'emprunt de 200 millions ;
- 884.000 — représentant une contribution du budget général.

L'emprunt fut émis en trois tranches :

Une première tranche de 47.850.000 francs autorisée par le décret du 29 décembre 1898 fut réalisée au taux de 3 1/2 % remboursable en 75 ans.

La réalisation de la deuxième tranche eut lieu en vertu du décret du 25 juillet 1902. Elle s'élevait à 69.750.000 francs remboursables en 75 ans au taux de 3 %.

La troisième tranche dont le montant était de 79.999.632 francs fut réalisée en vertu du décret du 7 octobre 1905 au taux de 3 1/2 % remboursable en 75 ans.

L'émission de la 4^e tranche avait été suspendue en 1914 à la veille de la déclaration de guerre. En vue de couvrir du Trésor, les dépenses effectuées furent régularisées par un prélèvement sur la Caisse de réserve du budget général (décret du 28 août 1916).

La garantie de l'Etat français n'a pas été demandée pour l'emprunt de 200 millions; la réorganisation des finances de l'Union étant accomplie, le gage du prêteur était désormais jugé suffisant.

La première annuité de remboursement de l'emprunt fut inscrite au budget général de l'exercice 1899. Elle s'éleva à 615.773 \$ 51; pour l'exercice 1900, elle passe à 810.493 \$ 16; en 1902 1.149.960 \$ 41 représentant 6.243.000 francs puis à 2.220.872 \$ 48 en 1903 par suite de l'émission de la 2^e tranche; en 1906, elle atteint 2.808.314 \$ 37 (émission de la troisième tranche) et son montant, tout en suivant le tableau d'amortissement, varie en raison inverse du taux de la piastre.

A la suite des dispositions du quatrième décret du 20 octobre 1911, on voit apparaître le premier budget annexe relatif à l'emprunt pour l'exercice 1912. Pour cet exercice, les recettes s'élèvent à 8.948.000 francs. Les dépenses se répartissent ainsi :

Personnel et frais d'études	833.000 francs
Dépenses de construction	8.095.000 —
Dépenses diverses	20.000 —
	<hr/>
Total égal	8.948.000 francs

Ce budget est également le dernier se rapportant à l'emprunt susvisé. La loi du 26 décembre 1912 autorisant l'emprunt de 90 millions comporte en effet dans son titre 1^{er} une dotation de 22.600.000 francs destinés à couvrir les dépenses nécessitées par l'achèvement du programme réduit de 1898 et dépenses connexes.

Les dépenses payées sur fonds d'emprunt pour la construction des lignes du programme de 1898 sont les suivantes :

NOMENCLATURE	DÉPENSES FAITES SUR LES EMPRUNTS DE :		
	200 millions	90 millions	
I. — Personnel et frais d'études	francs 25.504.465	francs 2.621.075	
II. — Travaux {	Haiphong — Laokay	66.020.690	6.228.635
	Hanoi — Vinh	38.842.250	374.203
	Tourane — Dong-ha	27.855.022	395.448
	Saigon — Khanhhoa	38.953.159	13.039.404
	Droits de timbre	132.500	
	Dépenses diverses	2.469.022	
Totaux	199.777.108	22.658.770	

Enfin, au budget général de l'exercice 1930, figurent en dépenses les annuités ci-après (commissions de banque non comprises) :

a) 32^e annuité de la 1^{re} tranche (42.850.000 fr.). Montant de l'annuité : 2.076.525 francs dont 1.631.525 francs (intérêts) et 445.000 francs (amortissement) ;

b) 28^e annuité de la 2^e tranche (69.750.000 francs) : 2.613.725 francs dont 1.978.725 francs (intérêts) et 635.000 francs (amortissement) ;

c) 25^e annuité de la 3^e tranche (79.999.632 francs) : 3.258.465 francs dont 2.698.465 francs (intérêts) et 560.000 francs (amortissement).

Le total de ces trois annuités ressort à 7.948.715 francs. Au 1^{er} janvier 1931, il restera encore à amortir au titre de l'emprunt de 200 millions.

Sur la 1 ^{re} tranche	46.280.000 francs ;
— 2 ^e tranche	64.480.000 —
— 3 ^e tranche	76.676.500 —

Soit au total 187.436.500 francs.

VI. — EMPRUNT DE 90 MILLIONS DE FRANCS

L'emprunt de 90 millions de francs a été autorisé par les lois des 26 décembre 1912, 8 août 1920 et 6 mai 1924.

L'article 1^{er} de la loi du 26 décembre 1912 répartit sous 9 titres distincts les travaux à exécuter :

1° Achèvement du programme réduit de 1898 et dépenses connexes (voir détail tableau page 8) 22.600.000 fr. 00

2° Part de l'emprunt dans les *travaux neufs d'irrigation* :

TONKIN — Vinh-Yên	1.500.000 fr.	} 19.100.000 fr. 00
ANNAM { Song-Cau	9.000.000	
{ Thanh-Hoa	8.200.000	
{ Thua-Thiên	400.000	

3° Part de l'emprunt dans la construction et l'amélioration des *routes* :

TONKIN	2.000.000 fr.	} 9.500.000 fr. 00
Dong-Ha au Mékong	6.000.000	
COCHINCHINE :		
Route de Bien-Hoa et de Baria (région caoutchoutière)	750.000	
Route de Kratié (région caoutchoutière)	750.000	

4° *Chemins de fer* :

Prolongement de la ligne dite Hanoi-Nam-Quan de Dong-Dang à Na-Cham avec prolongement éventuel sur Long-Tchéou; études et construction de la 1^{re} section de la ligne de Dong-Ha à Vinh 28.300.000 fr. 00

5° *Instruction publique* :

Reconstruction du collège de Quôc-Hoc à Hué et d'écoles primaires	965.000 fr.	} 1.500.000 fr. 00
Construction d'écoles professionnelles indigènes et installations d'écoles agricoles dans les centres ruraux	535.000	

6° *Assistance publique :*

Installation d'hôpitaux, infirmeries, laboratoires médicaux, dispensaires, crèches et maternités	2.000.000 fr. 00
7° Installation d'un poste central de télégraphie sans fil à Saigon	600.000 00
8° Etudes de voies ferrées, d'irrigation et de travaux hydrauliques de routes et de ports	3.400.000 00
9° Somme à valoir et frais de timbre	3.000.000 00
Total	<u>90.000.000 fr. 00</u>

La loi du 6 mai 1924 modifia ces évaluations et la répartition des crédits ouverts par la loi de 1912.

1° L'achèvement du programme réduit de 1898 et dépenses connexes fut ramené à	22.460.000 fr. 00
2° La part de l'emprunt dans les travaux neufs d'irrigation fut réduite à	1.500.000 00
3° La part relative à la construction des routes n'était plus que de	8.913.000 00
4° Par contre, la part afférente aux Chemins de Fer se trouvait augmentée. Il était prévu à ce titre : le prolongement de la ligne dite de Hanoi à Nam-Quan de Dong-Dang à Na-Cham avec prolongement éventuel sur Long-Tchéou, études travaux et fournitures pour l'ensemble des trois secteurs de la ligne Vinh-Dong-Ha et construction des gares de Saigon et d'Haiphong maritime et d'un hôtel terminus à Hué	49.859.000 00
5° et 6° Les crédits de l'Instruction publique	1.500.000 00
ainsi que ceux de l'Assistance publique	2.000.000 00
ne furent pas touchés.	
7° La part destinée à l'installation d'un poste central de télégraphie sans fils à Saigon ne fut plus que de	368.000 fr. 00
8° Enfin, les crédits prévus pour les études de voies ferrées, d'irrigations, etc... étaient ramenés à	2.400.000 00
9° Et ceux afférents aux sommes à valoir et frais de timbre, à	1.000.000 00
Total	<u>90.000.000 fr.00</u>

L'emprunt fit l'objet de trois réalisations. Une première tranche de 50 millions de francs fut réalisée en 1913 (décret du 11 mars 1913) au taux de 3 1/2 % remboursable en 75 ans 49.999.643 fr. 50

La deuxième tranche a été émise en 1926 (décret du 12 mai 1926) à 8 % remboursable en 30 ans pour un montant nominal de 2.060.000 piastres soit à 19 francs, taux du jour de la clôture de l'emprunt 39.140.000 00

Enfin, la troisième tranche, émise en vertu des décrets des 14 décembre 1927 et 11 septembre 1928 à 6 1/2 % remboursable en 30 ans, s'est élevée à 800.356 50

L'emprunt fut d'ailleurs exécuté ainsi qu'il ressort du tableau ci-annexé :

Les dépenses effectuées sur les fonds de l'emprunt de 90 millions de francs s'élevaient à la clôture de l'exercice 1928 aux chiffres suivants :

NOMENCLATURE	Répartition (Loi du 6 mai 1924)	DÉPENSES PAYÉES A LA CLOTURE DE L'EXERCICE 1928
	francs	francs
I. — Achèvement du programme réduit de 1898 et travaux connexes	22.460.000 00	22.704.962 99
II. — Part de l'emprunt dans les travaux neufs d'irrigation	1.500.000 00	1.500.000 00
III. — Part de l'emprunt dans la construction et l'amélioration des routes	8.913.000 00	8.991.228 71
IV. — Chemins de Fer	49.859.000 00	52.015.517 41
V. — Instruction publique	1.500.000 00	1.460.980 92
VI. — Assistance médicale	2.000.000 00	1.986.742 23
VII. — Installation du poste central de télégraphe sans fils à Saïgon	368.000 00	367.964 96
VIII. — Etudes	2.400.000 00	143.048 80
IX. — Somme à valoir et frais de timbre	1.000.000 00	776.478 79
	90.000.000 00	89.946.921 81

D'où un reliquat de 53.075 fr. 19 ressortissant pour :

798 fr. 34 aux Chemins de fer ;
 39.019 08 à l'Instruction publique ;
 et 13.257 77 à l'Assistance médicale

ANNÉES	RECETTES				DÉPENSES										RELIQUATS
	Prélèvements	Diverses	D'exercice Clos	Totales	Achèvement du programme réduit de 1898	Travaux neufs d'irrig.	Travaux de routes	Chemins de Fer	Instruction Publique	Assistance Médicale	Réseau Radiotélégraphique	Etudes	Sommes à valoir et frais de timbre	TOTALES	
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1913 .	13.277.103	»	»	13.277.103	13.277.103 (1)	»	»	»	»	»	»	»	»	13.277.103	Néant
1914 .	7.641.603	6.591	»	7.648.195	1.691.780 (2)	9.217 (7)	393.126	407.163 (15)	15.612 (3)	48.058	34.052	17.812	3.330	2.620.155	5.028.040
1915 .	8.631.898	5.030	566	8.637.494	2.411.657 (4)	178.810 (8)	1.252.564	1.861.609 (15)	289.852 (5) et (6)	534.476 (5)	11.389 (5)	91.955 (5)	»	6.652.329	1.985.165
1916 .	7.000.000	2.114	»	7.002.114	982.994 (9)	220.941 (10)	1.461.161	1.311.247 (16)	286.711 (5) et (11)	613.350 (5)	88.294 (5)	49.168 (5)	»	5.013.876	1.988.238
1917 .	6.400.000	28.439	311	6.428.751	506.017 (12)	346.923 (13)	1.380.603	2.672.587 (16)	181.008 (5) et (14)	260.625 (5)	102.271 (5)	20.550 (5)	»	5.470.590	958.161
1918 .	6.000.000	5.335	1.812	6.007.148	800.287 (20)	515.960 (21)	2.191.001	1.816.859 (16)	29.849 (19)	224.486 (5)	60.005 (5)	3.560 (5)	»	5.642.015	365.132
1919 .	5.000.000	6.922	388	5.007.310	354.689 (17)	225.755 (18)	1.469.524	1.632.023 (16)	37.698 (19)	51.527 (5)	57.346 (5)	»	»	3.828.567	1.178.743
1920 .	3.071.008	299.948	25.128	3.325.706	335.406 (22)	2.388 (23)	759.587	647.636 (16)	60.561 (24)	82.944 (5)	»	»	45.248	1.933.773	1.391.932
1921 .	2.572.749	63.195	»	2.635.944	1.489.757 (25)	»	7.770	1.052.784 (15)	51.177 (26)	19.754 (5)	14.595 (5)	»	»	2.635.944	Néant
1922 .	1.500.000	730.621	79	2.230.701	739.895 (27)	»	134 (28)	264.093 (15)	»	»	»	»	»	1.004.122	1.226.578
1923 .	551.014	266.487	3.768	821.270	20.000 (29)	»	»	801.270 (15)	»	»	»	»	»	821.270	Néant
1924 .	677.270	509.537	»	1.186.807	20.000 (29)	»	75.479	581.460 (30)	»	»	»	»	»	677.209	509.597
1925 .	»	245.146	»	245.146	NÉANT. — Aucun crédit n'a été délégué. Par suite du retard apporté à l'émission de la 2 ^e tranche de l'Emprunt, il n'y a pas eu de prélèvement effectué sur Fonds d'Emprunt.										245.146
1926 .	39.256.010	939.006	»	40.295.017	29.072 (29)	»	»	35.918.754 (30)	»	»	»	»	»	36.635.471 (33)	3.639.545
1927 .	2.907.210	253.792	»	3.161.003	26.192 (29)	»	»	2.469.154 (30)	7.290 (31)	22.496 (31)	»	»	»	2.545.389 (34)	615.613
1928 .	1.222.176	8.978	»	1.231.154	20.000 (29)	»	»	521.862 (30)	498.217 (32)	129.021 (32)	»	»	»	1.169.101	62.053
1929 .	(pour mémoire)														

- (1) dont 11.395.532 fr. pour « Travaux proprement dits » (2.483.370 : ligne Haiphong — Lao-kay ; 233.839 : ligne Hanoi — Vinh ; 244.994 : ligne Tourane — Dong-ha ; 8.428.038 : Saigon — Khanh-hoa et embranchements).
- (2) dont 1.397.479 fr. pour « Travaux proprement dits » (21.717 : ligne Haiphong — Lao-kay ; 48.544 : Hanoi — Vinh ; 46.818 : Tourane — Dong-ha ; 1.272.744 : Saigon — Khanh-hoa et embranchements).
- (3) construction d'écoles primaires.
- (4) dont 2.262.457 fr. pour « Travaux proprement dits » (714.758 : ligne Haiphong — Lao-kay ; 45.408 : Hanoi — Vinh ; 14.884 : Tourane — Dong-ha ; 761.877 : Saigon — Khanh-hoa et embranchements).
- (5) concernant uniquement dépenses de travaux.
- (6) Construction d'écoles primaires : 161.268 fr. — Collège Quoc-hoc : 128.584 fr.
- (7) personnel : 2.195 fr. — Travaux de Vinh-yên : 7.022 fr.
- (8) personnel : 81.062 fr. — Travaux de Vinh-yên : 97.748 fr.
- (9) dont 893.573 fr. pour « Travaux proprement dits » (23.059 : ligne Haiphong — Lao-kay ; 14.777 : Hanoi — Vinh ; 609 : Tourane — Dong-ha ; 729.929 : Saigon — Khanh-hoa et embranchements).
- (10) personnel : 75.144 fr. — Travaux de Vinh-yên : 145.797 fr.
- (11) écoles primaires : 135.092 fr. — Collège Quoc-hoc : 151.619 fr.
- (12) dont 411.434 fr. pour « Travaux proprement dits » (20.253 : Haiphong — Lao-kay ; 694 : Hanoi — Vinh ; 384 : Tourane — Dong-ha ; 387.204 : Saigon — Khanh-hoa et embranchements).
- (13) personnel : 81.440 fr. — Travaux de Vinh-yên : 265.483 fr.
- (14) écoles primaires : 121.426 fr. — Collège Quoc-hoc : 59.582 fr.
- (15) Travaux de la ligne de Vinh — Dong-ha avec « Personnel ».
- (16) Travaux des lignes de Vinh — Dong-ha et Dong-dang — Na-cham avec « Personnel ».
- (17) dont 347.022 fr. pour « Travaux proprement dits » (20.633 : ligne Haiphong-Lao-kay ; 132.443 : Saigon-Khanh-hoa et embranchements. — Les autres lignes : néant).
- (18) personnel : 13.971 fr. — Travaux Vinh-yên : 211.783 fr.
- (19) concernant uniquement Travaux « Ecoles primaires ».
- (20) dont 698.238 fr. pour « Travaux proprement dits » (20.056 : ligne Haiphong-Lao-kay ; 678.181 : Saigon-Khanh-hoa et embranchements. — Les autres lignes : néant).
- (21) personnel : 94.830 fr. — Travaux Vinh-yên : 421.130 fr.
- (22) dont 335.406 fr. pour « Travaux proprement dits » (20.043 : ligne Haiphong-Lao-kay ; 309.897 : Saigon-Khanh-hoa et embranchement. — Les autres lignes : néant).
- (23) concernant uniquement Travaux de Vinh-yên.
- (24) Travaux : Ecoles primaires : 60.346 fr. — Quoc-hoc : 214 fr.
- (25) dont 1.487.757 fr. représentent les dépenses d'exercices clos des Travaux (Néant pour les diverses lignes).
- (26) concernant uniquement Travaux « Ecoles primaires ».
- (27) concernant uniquement Travaux (712.895 : ligne Haiphong-Lao-kay ; 27.000 : Saigon-Khanh-hoa et embranchements. — Les autres lignes : néant).
- (28) concernant uniquement les dépenses de personnel.
- (29) concernant uniquement les dépenses de Travaux de la ligne Haiphong-Lao-kay.
- (30) concernant uniquement les dépenses de Travaux de la ligne : Vinh-Dong-ha.
- (31) Pas de détail. Représentent les dépenses de Travaux.
- (32) concernant les Travaux d'assistance et d'enseignement au Laos.
- (33) Y compris la somme de 707.644 fr. représentant les frais d'émission.
- (34) — 20.255 fr. —

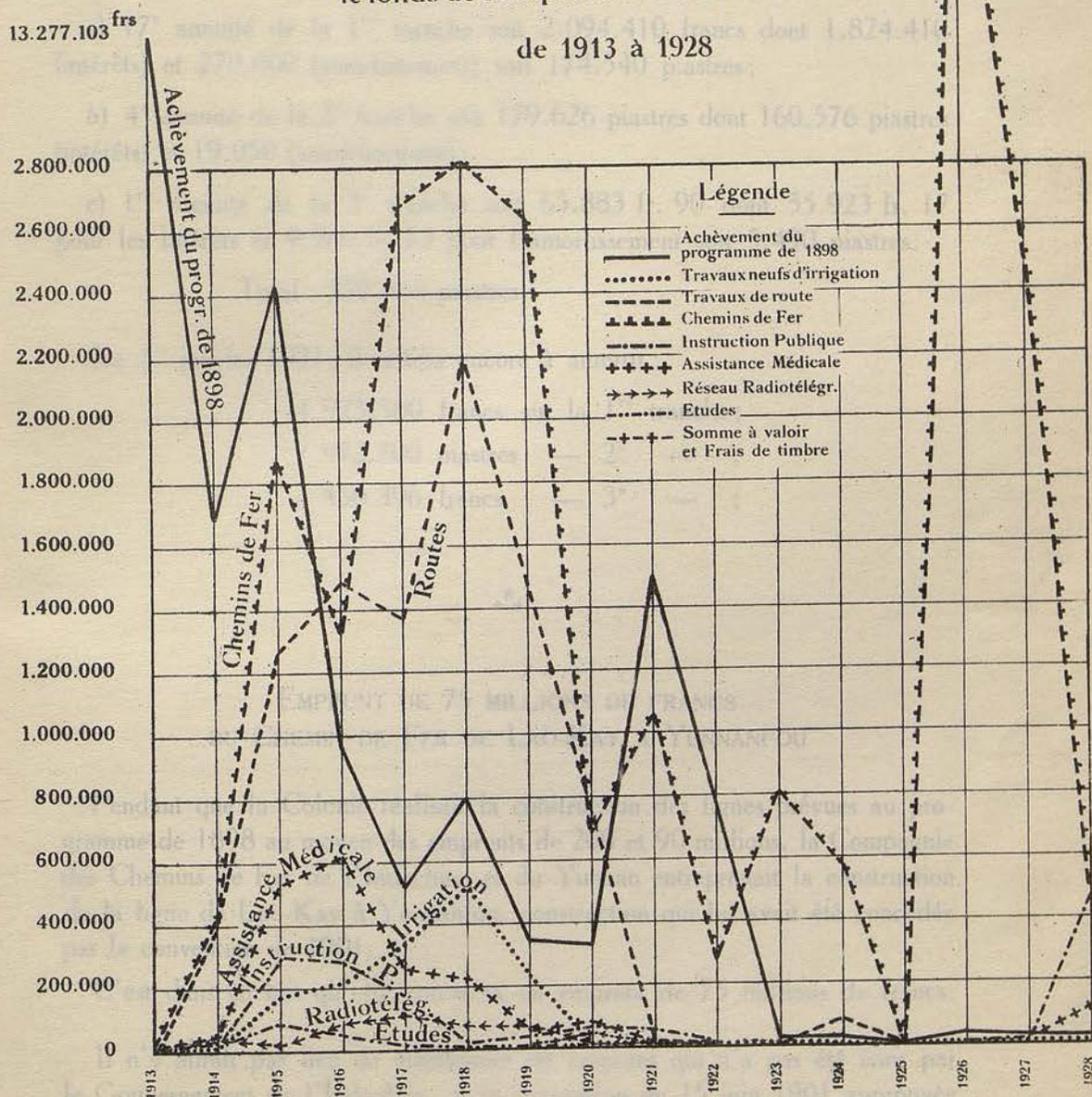
qui est inscrit au budget de l'emprunt de 90 millions de l'exercice 1929 pour
 1929

Le budget général de l'Indochine fait ressortir les annuités sur
 vantées pour le service de l'emprunt de 90 millions (commissions de banque
 non comprises et impôts) 1.824.411
 colonnes) 1.824.411
 1.824.411 piastres dont 160.376 piastres

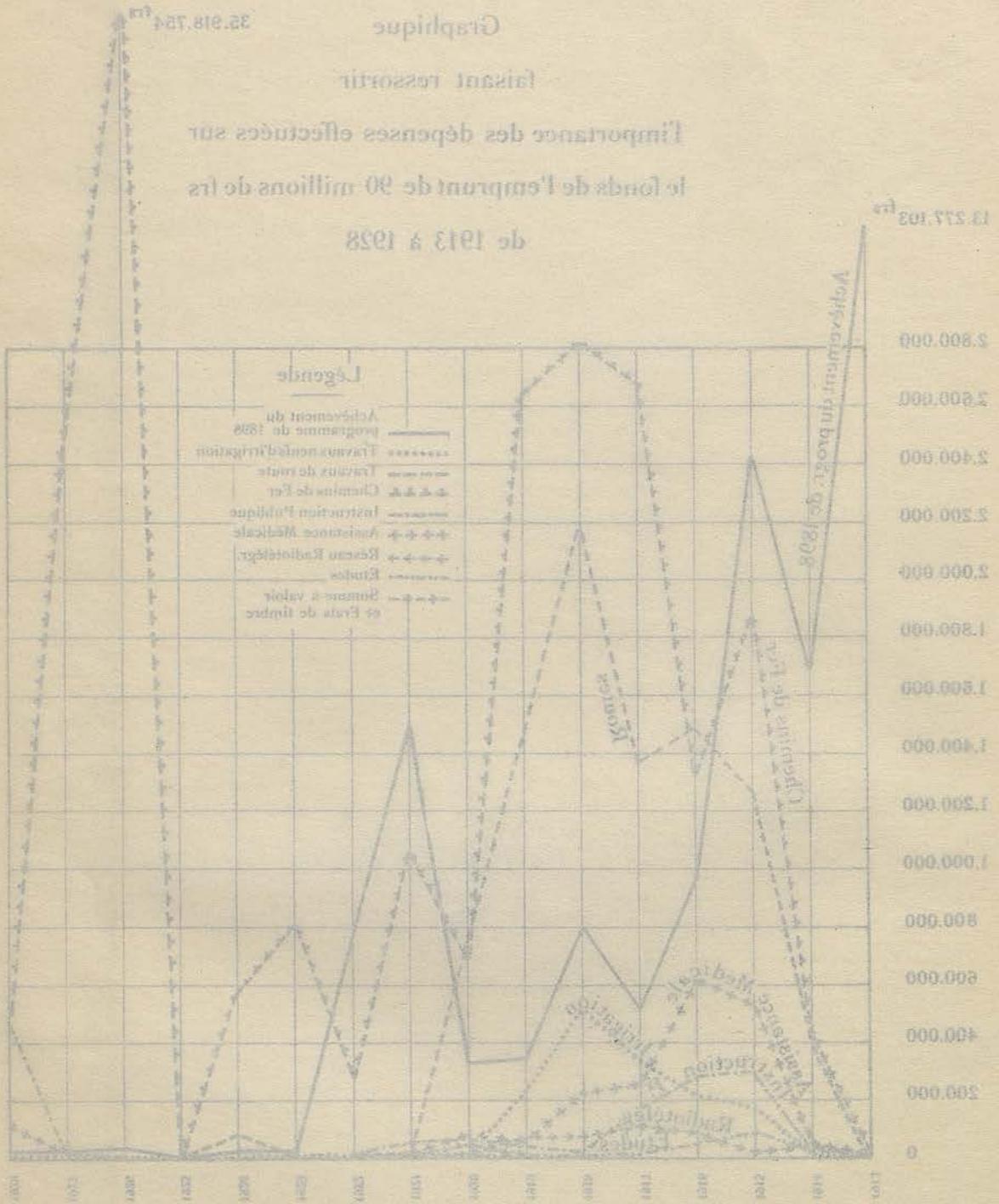
Graphique

35.918.754 frs

faisant ressortir
 l'importance des dépenses effectuées sur
 le fonds de l'emprunt de 90 millions de frs
 de 1913 à 1928



Graphique
 faisant ressortir
 l'importance des dépenses effectuées sur
 le fonds de l'emprunt de 30 millions de frs
 de 1913 à 1928



qui est inscrit au budget de l'emprunt de 90 millions de l'exercice 1929 pour mémoire.

Le budget général de l'Indochine, exercice 1930, prévoit les annuités suivantes pour le service de l'Emprunt de 90 millions (commissions de banques non comprises et impôt sur le revenu des valeurs mobilières à la charge de la colonie) :

a) 1^{re} annuité de la 1^{re} tranche soit 2.094.410 francs dont 1.824.410 (intérêts) et 270.000 (amortissement) soit 174.540 piastres ;

b) 4^e annuité de la 2^e tranche soit 179.626 piastres dont 160.576 piastres (intérêts) et 19.050 (amortissement) ;

c) 1^{re} annuité de la 3^e tranche soit 65.883 fr. 90 dont 55.923 fr. 17 pour les intérêts et 9.960 fr. 73 pour l'amortissement soit 5.490 piastres.

Total : 359.660 piastres.

Au 1^{er} janvier 1931, il restera encore à amortir :

51.923.500 francs sur la 1^{re} tranche ;

1.992.800 piastres — 2^e — ;

850.396 francs — 3^e — ;

★
★★

EMPRUNT DE 75 MILLIONS DE FRANCS DU CHEMIN DE FER DE LAO-KAY A YUNNANFOU

Pendant que la Colonie réalisait la construction des lignes prévues au programme de 1898 au moyen des emprunts de 200 et 90 millions, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Indochine et du Yunnan entreprenait la construction de la ligne de Lao-Kay à Yunnanfou, construction qui lui avait été concédée par la convention de 1901.

C'est dans ce but qu'elle contracta un emprunt de 75 millions de francs.

Il n'y aurait pas lieu de mentionner cet emprunt qui n'a pas été émis par le Gouvernement de l'Indochine, si la convention du 15 juin 1901 approuvée par la loi du 15 juillet suivant ne lui avait imposé certaines charges. Aux

termes de l'article 5 de la convention précitée, la Compagnie s'engageait à effectuer à ses frais la construction de la ligne, moyennant :

1° Une *subvention de 12.500.000 francs* payée en espèces par la *Colonie* ;

2° Pendant 75 ans une *garantie d'intérêts* de trois millions de francs alloués par la Colonie à la société concessionnaire. Cette garantie devait être affectée par privilège au service de *l'intérêt et de l'amortissement des obligations* émises par la Société (178.000 obligations 3 % de 500 francs émises le 26 octobre 1901 au taux de 438 fr. 50).

La subvention a été payée. La 29^e annuité de la garantie d'intérêts figure au budget général de l'Indochine : Ex. 1930 pour une somme de 250.000 piastres au taux budgétaire de 12 francs. Il restera donc au 1^{er} janvier 1931 46 annuités à liquider.

*
**

EMPRUNT DE 53 MILLIONS DE FRANCS DIT DE LIQUIDATION DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN

La construction de la ligne ferrée de Lao-Kay à Yunnanfou, entreprise par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Indochine et du Yunnan, présenta de nombreuses difficultés. Recrutement de la main-d'œuvre, difficulté de transport des matériaux et des approvisionnements, terrain très accidenté où les ouvrages d'art étaient nombreux et importants : tels furent les principaux motifs pour lesquels le coût de la ligne atteignit 165 millions et demi de francs au lieu de 95 primitivement prévus. Pour tenir compte de cette augmentation, le Gouvernement général de l'Indochine dut fournir une part complémentaire mise à sa charge par la sentence arbitrale rendue en exécution du compromis approuvé par la loi du 30 mars 1907 dans les dépenses de construction de la ligne y compris les frais d'arbitrage et du contrôle de la construction et s'il y avait lieu, les intérêts moratoires et y compris également les frais de négociation.

Les fonds provenant de l'emprunt de 200 millions consacrés à la réalisation du programme Paul Doumer étant épuisés ou engagés par ailleurs, l'Indochine dut recourir à l'emprunt. Telle fut l'origine de l'Emprunt de 53 millions autorisé par la loi du 14 mars 1909 au taux de 3 % amortissable en 75 ans et garanti par l'Etat.

Le tableau ci-après donne le détail des dépenses effectuées.

Compte annuel de l'emprunt de 53 millions de francs de 1910 à 1911 (Résultats définitifs).

ANNÉES	RECETTES			DÉPENSES				RELIQUATS
	Antérieurement.	Pendant l'année 19	TOTALES	Frais de négociation et droit de timbre	Part complémentaire des dépenses de 1 ^{er} établissement mises par la sentence arbitrale à la charge de la Colonie	Dépenses diverses	Totales	
1910	»	54.086.105 (1)	54.086.105	3.589	41.532.775	4.065.776	45.602.342	8.483.763
1911	52.999.634	»	52.999.634	3.589	44.769.029	168.239	45.616.472 (2)	7.383.161

(1) Compte tenu de la somme de 1.086.471 fr. représentant les recettes d'ordre.

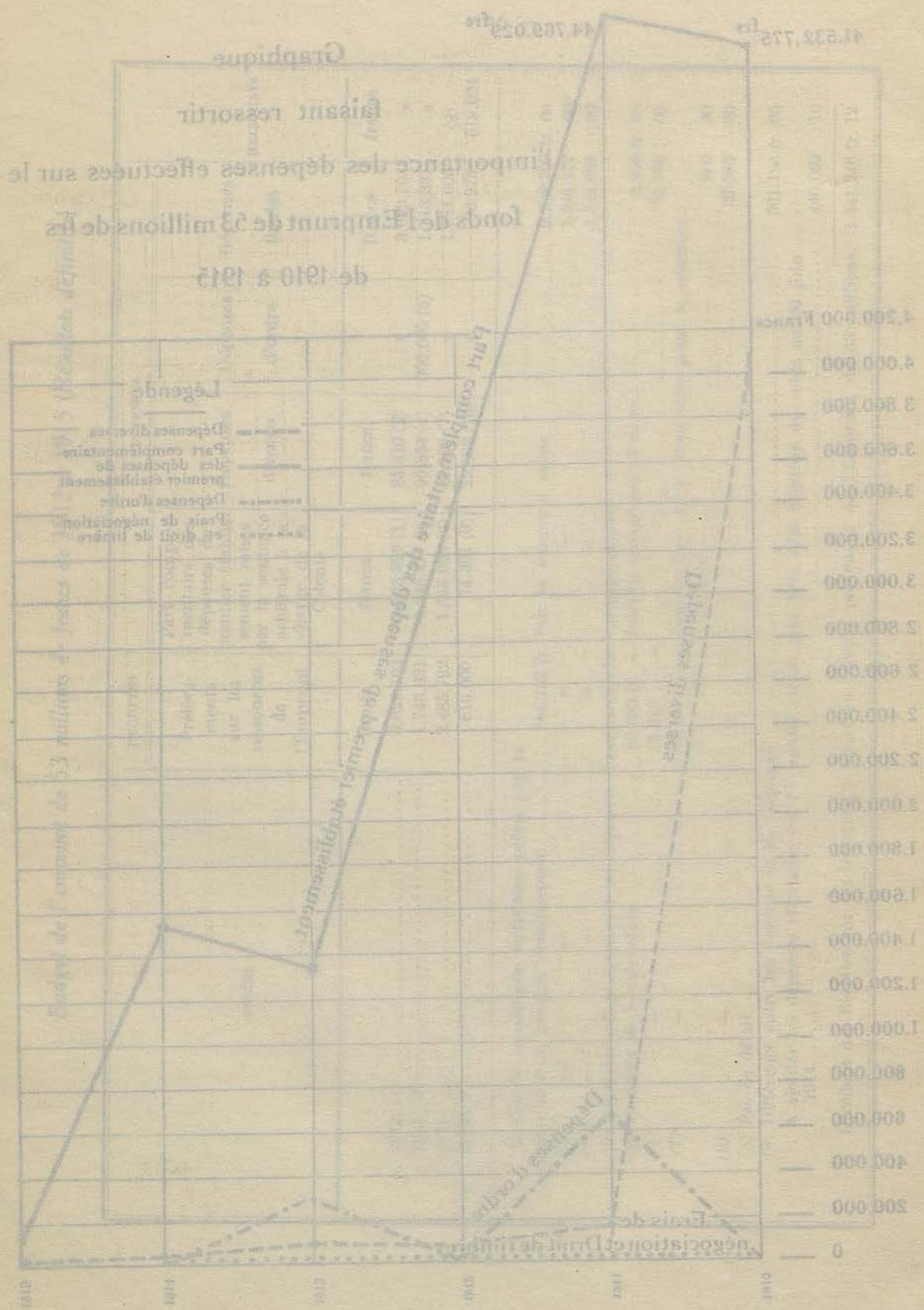
(2) Compte tenu de la somme de 675.613 fr. représentant les dépenses d'ordre.

N. B. — Antérieurement à 1910, la comptabilité de l'emprunt de 53 millions de francs se trouvait englobée avec celle de l'emprunt de 200 millions de francs. De 1910 à 1911, elle fut transférée dans un compte distinct présentant au 31 décembre de chaque année les résultats annuels de l'Emprunt. Le tableau ci-dessus fait ressortir le détail des opérations effectuées sur cet emprunt pendant les années 1910 et 1911.

Budget de l'emprunt de 53 millions de francs de 1912 à 1915 (Résultats définitifs)

ANNÉES	RECETTES	DÉPENSES			RELIQUATS	
	Prélèvements sur les ressources de l'Emprunt	Part complémentaire des dépenses de premier établissement mises par la sentence arbitrale à la charge de la Colonie	Dépenses diverses	Dépenses d'ordre		Dépenses totales
	francs	francs	francs		francs	francs
1912.....	3.629.703	3.543.892 (1)	85.810 (2)	»	3.629.703	»
1913.....	1.743.331	1.346.477 (3)	96.854 (4)	300.000 (5)	1.743.331	»
1914.....	2.485.792	1.543.095 (6)	41.509 (7)	»	1.584.605	(8)
1915.....	616.000	74.391 (9)	22.583 (10)	»	96.975	519.024

(1) Sur le maximum forfaitaire prévu par la sentence pour le premier établissement	761.192 fr.	Sur la somme à valoir	2.782.700 fr.	00
(3) — — — — —	»	— — — — —	1.346.477	00
(6) — — — — —	»	— — — — —	1.543.095	00
(9) Représentant uniquement les dépenses d'exercices clos correspondantes.				
(2) Contrôle de construction	83.009 fr.	Intérêts moratoires et divers	2.800 fr.	00
(4) — — — — —	71.215	— — — — —	25.700	00
(7) — — — — —	40.461	Construction d'un immeuble pour le contrôle et divers	860	00
(10) — — — — —	»	— — — — —	22.583	00
(5) Pas de détail.				
(8) Différence entre les Recettes et les Dépenses			901.186 fr.	96
A ajouter les dépenses effectuées du 1 ^{er} janvier au 30 juin 1914 déjà déduites du solde au 30 juin 1914			440.059	16
Excédent des Recettes sur les Dépenses à verser au compte provenant de l'Emprunt de 53 millions.			1.341.246 fr.	12



Le budget général de l'Indochine, Ex. 1930 prévoit la 21^e annuité de l'unique réalisation de 53 millions et s'élevant à 2.011.295 francs (commissions de banque et impôt sur le revenu des valeurs mobilières à la charge de la colonie non compris) dont 1.616.295 francs pour les intérêts et 395.000 francs pour l'amortissement.

Au 1^{er} janvier 1931, il restait à amortir 53.579.000 francs.

*
**

EMPRUNT DE 6.180.000 PIASTRES

Les travaux de la ligne ferrée de Vinh à Dong-Hà, ouverte à l'exploitation en 1927 (299 km.), n'avaient pu être terminés sur les fonds de l'emprunt de 90 millions ni sur ceux du budget général.

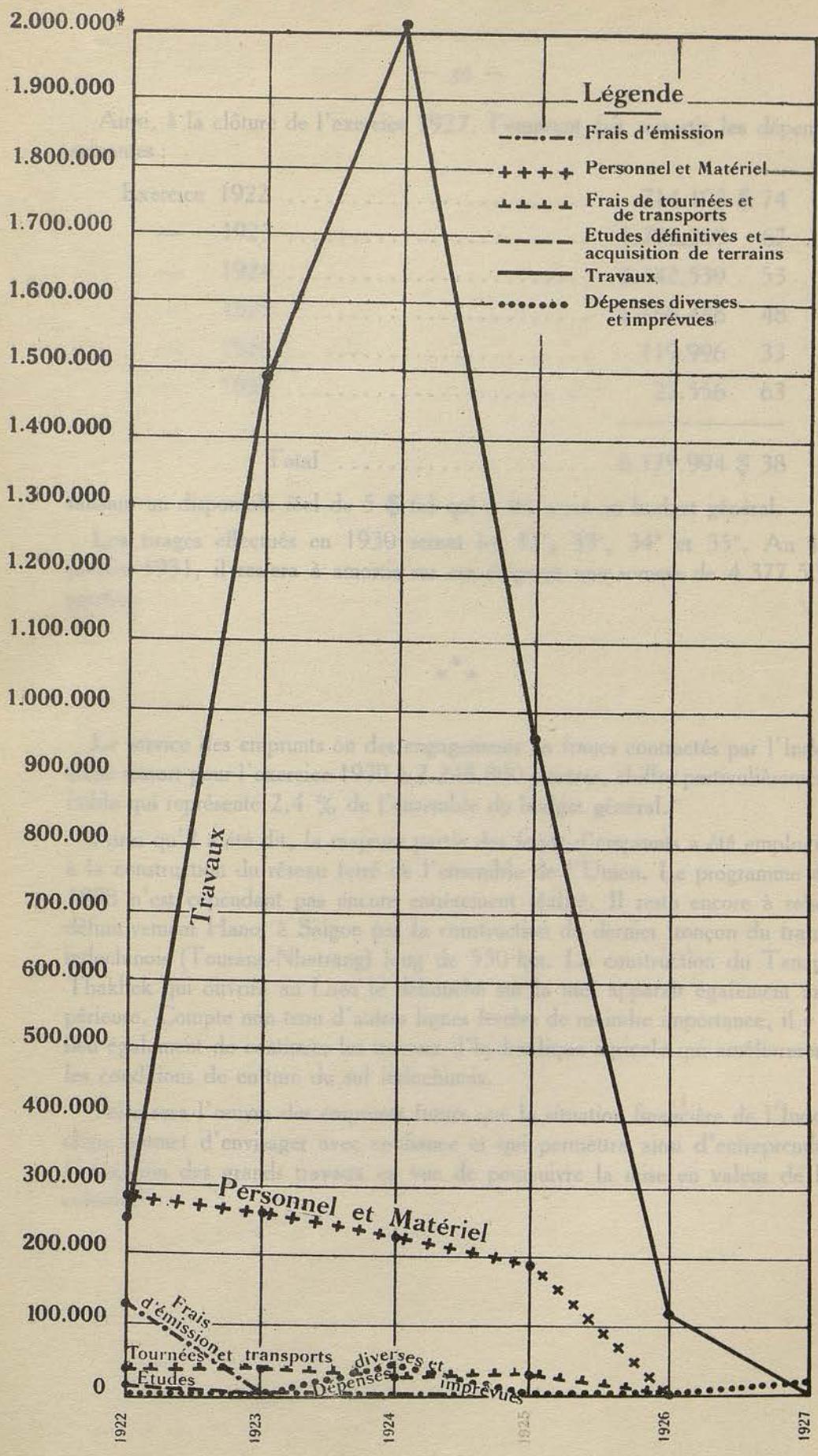
Le Gouvernement de l'Indochine se rendant compte de la nécessité de poursuivre les travaux du transindochinois et de réaliser l'achèvement du tronçon qui devait relier définitivement Hanoi à Tourane, décida de faire appel pour la première fois au crédit de l'Union en émettant un emprunt en piastres, ne produisant pas d'intérêts et remboursable sous forme de lots en 30 ans au plus tard par tirages trimestriels. La souscription de cet emprunt (autorisé par la loi du 20 juin 1921. Décret du 8 octobre 1921 promulgué par arrêté du 8 décembre 1921) fut ouverte du 1^{er} au 20 mars 1922 et réussit parfaitement; l'emprunt fut même couvert plus de deux fois. Il a été émis 123.600 bons de 50 piastres au porteur.

L'annuité s'élève à 471.200 piastres correspondant à 4.120 lots annuels dont 2 lots de 10.000 piastres — 10 lots de 1.000 piastres — 75 lots de 500 piastres et 4.032 lots de 100 piastres. Les tirages ont lieu les 1^{er} mars, juin, septembre et décembre.

Les résultats des opérations sur l'emprunt de 6.180.000 piastres sont résumés dans le tableau suivant :

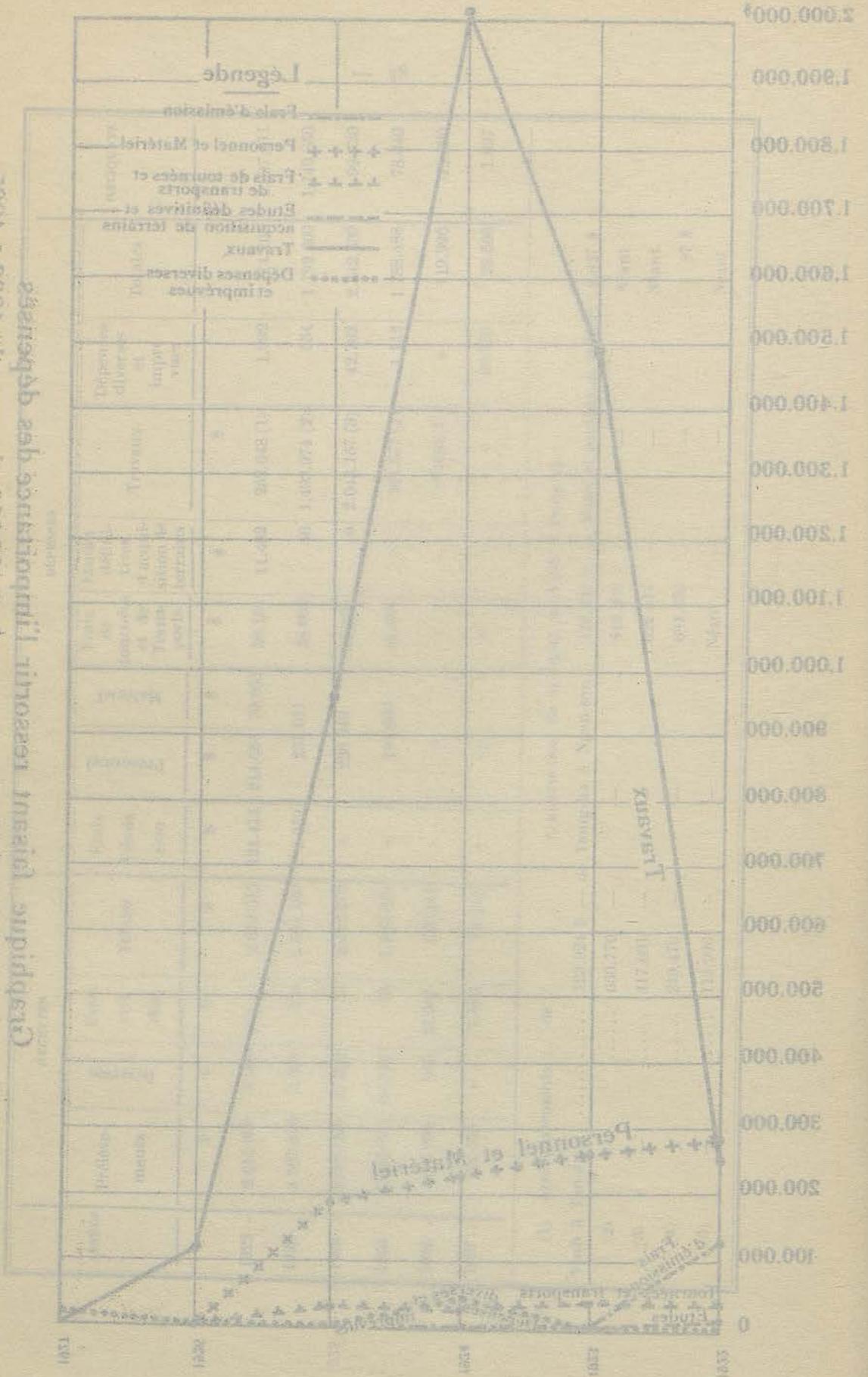
ANNÉES	RECETTES				DÉPENSES								RELIQUATS
	Prélèvements	Diverses	Exercice clos	Totales	Frais d'émission	Personnel	Matériel	Frais de tournées et de Transports	Etudes définitives et acquisition de terrains	Travaux	Dépenses diverses et imprévues	Totales	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$			
1922..	2.611.000	1.015	»	2.612.015	124.415	214.624	70.805	38.134	11.482	252.648 (1)	1.992	714.103	1.897.911
1923.	3.527.500	5.489	176	3.533.160	2.059	257.011		38.662	46	1.493.974 (2)	554	1.792.309	1.740.850
1924..	2.398.000	44.266	3	2.442.270	»	226.040		30.569	9	2.043.157 (3)	42.762	2.342.539	99.730
1925 .	1.200.000	66.810	18	1.266.828	»	194.000		31.096	»	961.677 (4)	1.713	1.188.488	78.340
1926 .	120.000	960	17.957	138.917	»	»		»	»	119.996 (5)	»	119.996	18.920
1927..	22.558	»	1.895	24.454	»	»		»	»	»	22.556	22.556	1.897

(1) Arrondissements : de	Construction de la ligne de Vinh à Dong-ha :		
Vinh à Tan-ap	123.924 \$	— de Dong-ha à Ngan-son.	119.896 \$ — Matériel roulant et ateliers 8.827 \$
(2) —	650.770	—	.. 843.203 — .. Néant
(3) —	417.601	—	.. 1.622.514 — .. Néant
(4) —	249.476	—	.. 681.250 — .. 87 \$
(5) —	119.996	—	.. Néant — .. Néant



Graphique faisant ressortir l'importance des dépenses effectuées sur le fonds de l'emprunt de 6.180.000 piastres de 1922 à 1925

Évolution des dépenses de l'Administration des Chemins de Fer Algériens de 1931 à 1935



Ainsi, à la clôture de l'exercice 1927, l'emprunt fait ressortir les dépenses suivantes :

Exercice 1922	714.103	\$ 74
— 1923	1.792.309	67
— 1924	2.342.539	53
— 1925	1.188.488	48
— 1926	119.996	33
— 1927	22.556	63
	<hr/>	
Total	6.179.994	\$ 38

laissant un disponible réel de 5 \$ 62 qui a été versé au budget général.

Les tirages effectués en 1930 seront les 32°, 33°, 34° et 35°. Au 1^{er} janvier 1931, il restera à amortir sur cet emprunt une somme de 4.377.500 piastres.

*
* * *

Le service des emprunts ou des engagements en francs contractés par l'Indochine ressort pour l'exercice 1930 à 2.248.800 piastres, chiffre particulièrement faible qui représente 2,4 % de l'ensemble du budget général.

Ainsi qu'il a été dit, la majeure partie des fonds d'emprunts a été employée à la construction du réseau ferré de l'ensemble de l'Union. Le programme de 1898 n'est cependant pas encore entièrement réalisé. Il reste encore à relier définitivement Hanoi à Saigon par la construction du dernier tronçon du trans-indochinois (Tourane-Nhatrang) long de 550 km. La construction du Tanap-Thakhek qui ouvrira au Laos le débouché sur la mer apparaît également impérieuse. Compte non tenu d'autres lignes ferrées de moindre importance, il y a lieu également de continuer les travaux d'hydraulique agricole qui amélioreront les conditions de culture du sol indochinois.

Telle sera l'œuvre des emprunts futurs que la situation financière de l'Indochine permet d'envisager avec confiance et qui permettra ainsi d'entreprendre l'exécution des grands travaux en vue de poursuivre la mise en valeur de la colonie.



Faint, illegible markings or text located in the lower right quadrant of the page.

9110

166