

**COMMISSION
EXTRAPARLEMENTAIRE ET INTERMINISTÉRIELLE**
chargée d'étudier

LA SITUATION ACTUELLE DE LA CORSE

Compte rendu des Travaux de la Commission
PAR M. DELANNEY, PRÉSIDENT

Le président de la commission extraparlementaire et interministérielle de la Corse, à M. le président du conseil, ministre de l'intérieur.

J'ai l'honneur de vous rendre compte des travaux de la commission instituée par décret du 24 septembre 1908, en vue de fournir un aperçu exact de la situation de la Corse et de proposer les mesures les plus propres à réaliser la réorganisation des services administratifs et le relèvement économique de ce département.

Une sous-commission, composée des membres du bureau, d'un représentant de chacun des ministères intéressés, à laquelle furent adjoints les chefs de service départementaux, s'est rendue en Corse au mois d'octobre pour procéder à une enquête sur place.

Son départ fut précédé d'un appel aux collectivités, aux groupements, aux membres des assemblées élues, à tous ceux qui s'intéressent à la Corse. Un mémoire écrit fut demandé aux déposants comme aux personnes qui ne pourraient se présenter devant la sous-commission. Il s'agissait d'intéresser les Corses au sort de leur propre pays et de les amener à faire connaître leur opinion sur les remèdes qu'il conviendrait d'apporter à la situation de l'île. Cet appel fut publié à la fois dans la presse locale et dans le recueil des actes administratifs de la préfecture.

Pendant vingt et un jours, la sous-commission conduisit son enquête dans les principaux centres du département et dans la plupart des localités qu'elle traversa, au cours de déplacements destinés à lui faire parcourir les différentes régions de l'île. Elle revint à Paris, nantie de dépositions nombreuses, de mémoires plus nombreux encore. Elle revint surtout avec l'impression exacte que laissent les choses vues, et bien vues, au cours d'opérations menées parfois à l'improviste, sans appareil comme sans arrière-pensée.

Cette documentation, répartie entre les rapporteurs, a servi de base à leurs travaux. Examinés en sous-commission, les rapports ont été ensuite soumis à la commission et leurs conclusions adoptées par elle au cours de séances répétées, quelque peu retardées par la période des élections sénatoriales.

Vous trouverez dans les rapports spéciaux un aperçu aussi complet que possible de la situation exacte de la Corse et les propositions motivées de la commission.

Voici l'énumération de ses rapports et le résumé des conclusions de chacun d'eux :

Travaux publics, postes et télégraphes.

(M. Fontaneilles, ingénieur en chef des ponts et chaussées, adjoint à la direction des chemins de fer au ministère des travaux publics, rapporteur.)

I

SERVICES MARITIMES POSTAUX

Création d'un contrôle actif. — Stricte application du cahier des charges. — Remaniement du tarif relatif aux frais d'embar-

ANNEXE AU Journal officiel. — 53

quement et de débarquement. — Développement des tarifs communs.

II

CHEMINS DE FER

Prolongement de la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio. — Construction d'une ligne d'Ajaccio à Propriano, Sartène et Bonifacio. — Suppression ou réduction à 3 p. 100 de l'impôt de 12 p. 100 sur le prix des transports en grande vitesse.

III

PONTS ET CHAUSSÉES

Relèvement du crédit d'entretien des routes. — Rectifications ou classements. — Amélioration des ports de l'île.

Avantages spéciaux à concéder au personnel envoyé en Corse.

Agriculture et forêts.

(M. Carrier, inspecteur des améliorations agricoles au ministère de l'agriculture, rapporteur.)

I

AGRICULTURE

Réorganisation de la police rurale. — Confiscation des troupeaux comme sanction des délits de pâturage ou de dévastation de récoltes.

Exécution des travaux d'assainissement de la plaine orientale. — Exécution des travaux nécessaires à la mise en valeur et à l'irrigation des vallées occidentales par des associations syndicales largement subventionnées, sous le régime amendé de la loi du 21 juin 1865. — Remplacement du jury d'expropriation par des expertises techniques, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

Développement de l'enseignement agricole. — Son introduction dans l'enseignement primaire et secondaire supérieur. — Création d'écoles d'hiver ou de saison.

Plus grande mobilité donnée aux professeurs départementaux et spéciaux d'agriculture. — Organisation de syndicats professionnels, de sociétés d'élevage, de coopératives de production. — Création de concours agricoles, de foires et marchés, de champs de démonstration.

Organisation du crédit agricole.

Classement des châtaigneraies comme massifs soumis au régime forestier.

Avantages spéciaux à concéder au personnel envoyé en Corse.

II

FORÊTS

a) *Déboisement.* — Abrogation pour la Corse de la loi du 18 juillet 1906, relative à l'abaissement des pénalités en matière forestière.

Application à la Corse de dispositions analogues à celles de la loi du 19 août 1893, relative aux mesures à prendre contre l'incendie dans les régions des Maures et de l'Estérel. — Soumission des bois communaux au régime forestier.

b) *Reboisement.* — Achat par l'Etat de la plus grande étendue possible de terrain en vue du reboisement. — Subvention aux communes, aux particuliers ou aux associations qui entreprendraient des travaux

de reboisement ou d'aménagement de montagnes.

Avantages spéciaux à concéder au personnel envoyé en Corse.

Instruction publique.

(M. Gasquet, directeur de l'enseignement primaire au ministère de l'instruction publique, rapporteur.)

Faculté pour l'Etat de ne plus limiter à 80 p. 100 sa participation aux travaux de construction, reconstruction et agrandissement des établissements scolaires de la Corse. — Exécution de ces travaux et des réparations par le service des ponts et chaussées.

Avantages spéciaux à concéder au personnel de l'enseignement envoyé en Corse.

Justice.

(M. Pierangeli, député, rapporteur.)

Recrutement partiel de la gendarmerie dans l'île. — Exclusion des lois d'amnistie des crimes commis en matière électorale. — Création d'un siège de conseiller à la cour de Bastia.

Intérieur.

(M. Pujalet, inspecteur général des services administratifs au ministère de l'intérieur, rapporteur.)

I

SÉCURITÉ PUBLIQUE

Limitation du port d'armes apparentes. — Institution d'une police rurale d'Etat. — Institution d'une police d'Etat dans les villes d'Ajaccio et de Bastia. — Augmentation de l'effectif des commissaires spéciaux. — Rattachement de la Corse à la neuvième brigade mobile.

II

ASSISTANCE ET HYGIÈNE PUBLIQUES

Modification des conditions d'application en Corse des lois d'assistance et d'hygiène publiques. — Groupement par voie de règlement d'administration publique, de ces divers services, sous l'autorité du préfet, en circonscriptions médicales et sanitaires dirigées par des médecins appointés. — Inéligibilité de ces médecins aux fonctions municipales dans leur circonscription.

III

CHEMINS VICINAUX

Classement des chemins de toutes catégories comme chemins d'intérêt commun. — Augmentation des ressources affectées à la vicinalité. — Contrôle de l'assiette et de l'exécution de la prestation.

Finances.

(M. Sauvalle, inspecteur des finances, rapporteur.)

I

RÉFORMES FINANCIÈRES

Assimilation douanière complète entre la Corse et le territoire continental pour tous les produits à l'exception des tabacs, avec suppression de toutes restrictions et perceptions à l'entrée des produits expédiés de Corse sur le continent. — Fixation pen-

dant dix ans du droit sur les cafés aux trois quarts des droits perçus à l'entrée en France. — Fixation des droits sur les tabacs en feuilles, à fumer, cigares et cigarettes, à 250, 400 et 500 fr. les 100 kilogr. — Perceptions sur les sucres, les sels et les bières des mêmes droits que sur le continent. — Élévation du droit sur l'alcool de 90 à 130 fr. — Fixation du prix de vente des poudres de chasse aux trois quarts du tarif continental.

Assujettissement à l'enregistrement et au timbre en débet des procès-verbaux, jugements et tous actes relatifs à la poursuite des contraventions.

Allègement des contributions directes perçues en Corse. — Rédaction, par les contrôleurs, des matrices de la contribution personnelle, après simple avis des commissaires répartiteurs.

II

GESTION FINANCIÈRE DES COMMUNES

Garantie par le département, avec l'autorisation du Gouvernement et sous réserve de l'attribution de gages spéciaux, des emprunts contractés par les communes pour la liquidation de leurs dettes certaines et exigibles.

Enquête ordonnée tous les cinq ans sur la situation des finances communales en Corse. — Renvoi à une commission permanente instituée au ministère de l'intérieur du soin de proposer les mesures exigées par l'apurement de la situation des communes obérées. — En ce qui concerne ces communes, fixation pour cinq années des recettes et dépenses prévues à un budget consolidé dont le règlement sera arrêté par le ministre de l'intérieur ou par décret contresigné par les ministres de l'intérieur et des finances, au cas où le Gouvernement ne se conformerait pas à l'avis émis par la commission permanente. Toutes les modifications qui devraient être exceptionnellement apportées à ce budget ne pourraient l'être que dans les mêmes formes.

III

GESTION FINANCIÈRE DU DÉPARTEMENT

Attribution au département de la Corse, avec affectation spéciale ou à titre d'allègement de ses charges, de l'excédent de recettes à provenir des modifications apportées au régime fiscal actuel.

Situation comparée de la Corse et de la Sardaigne.

(M. Chalcol, préfet du département de la Corse, rapporteur.)

La législation et le régime appliqués à la Corse peuvent être considérés, dans l'ensemble, comme encore préférables à la législation et au régime spéciaux de la Sardaigne.

Les conclusions de chacun des rapports constituent des propositions fermes sur lesquelles le Gouvernement pourra se prononcer. Le classement qui a présidé à leur répartition présente cet avantage de faciliter leur mise en œuvre par les différents départements ministériels intéressés.

Vous avez vous-même exposé dans le rapport qui a précédé le décret du 24 septembre 1903 les causes d'ordre économique et d'ordre administratif d'où paraît résulter la situation présente de la Corse, et vous avez indiqué les mesures qui vous sem-

blaient les plus propres à réorganiser ce département comme à provoquer son développement économique.

Je me garderai de revenir sur les considérations générales que contient cet exposé dont le retentissement fut si profond.

Il semble toutefois nécessaire de dégager les idées maîtresses dont la commission s'est inspirée au cours de ses travaux et qui pourraient contribuer à motiver ses avis, comme à les justifier.

La cause principale du malaise dont souffre la Corse réside dans son isolement. Elle n'a pu participer au grand mouvement de pénétration réciproque qui a parachevé l'unité de la France continentale en permettant aux régions les moins prospères de se développer au contact de centres plus riches et de bénéficier de l'essor général de la civilisation.

Cette situation défavorable s'est aggravée de ce fait que les communications par mer ne peuvent égaler comme fréquence, régularité ou rapidité, les relations par voie ferrée. De plus, les services maritimes ne sont pas assurés entre la Corse et le continent dans les meilleures conditions. La concession accordée par l'Etat à la compagnie postale porte la marque des circonstances exceptionnelles dans lesquelles elle intervint. Un seul soumissionnaire proposa de souscrire au cahier des charges, duquel furent rayées des clauses tutélaires pour le commerce. La convention n'en existe pas moins. Une loi l'a sanctionnée. Mais son exécution doit être contrôlée plus étroitement et plus efficacement qu'elle ne l'a été jusqu'ici. Des redressements et des améliorations pourraient certainement être obtenus du concessionnaire qui déclare, d'ailleurs, avoir le souci de contribuer au développement d'un trafic dont, en fait, la subvention postale lui confère le monopole indirect.

Chose plus grave encore, la Corse n'a pas été admise au bénéfice des tarifs communs et il est impossible de faire, à de très rares exceptions près, des expéditions directes d'un point de la Corse à un point du continent français, sans qu'il y ait rupture de charge et de responsabilité à chaque changement de compagnie de transport. D'où des complications, des risques et des retards qui suffiraient à compromettre la satisfaction des besoins les plus pressants et à décourager les meilleures volontés. Une action énergique du département des travaux publics devrait mettre fin au plus vite à cette situation.

Toutes les mesures qui pourront faciliter les échanges entre l'île et le continent présentent un intérêt capital au point de vue économique. Elles apparaissent plus essentielles encore, si l'on envisage l'heureux effet qu'elles peuvent avoir sur la fusion morale qu'entraîne la multiplication des échanges.

La Corse est isolée du continent. Ses diverses parties le sont également entre elles. Il n'est pas rare de voir des habitants de l'île qui, connaissant fort bien la France continentale, paraissent tout ignorer de l'arrondissement voisin, pour peu que leurs intérêts ne les aient jamais sollicités de s'y rendre. Il existe en Corse des régions très différentes. Sous une communauté de race marquée, elles comportent comme mœurs, état d'esprit et situation économique, des variations profondes. Aucun rayonnement des centres où les progrès les plus sensibles ont été réalisés sur l'ensemble du département. Pour les localités géographiquement ou ethniquement plus favorisées, il semble que le reste de l'île soit un poids mort. Leur marche en avant s'en trouve alourdie,

retardée. La masse ne retire aucun bénéfice des efforts qui peuvent être tentés sur certains points favorables; les initiatives heureuses ont peu de chances d'être appréciées, suivies et de se généraliser.]

De canton à canton, de village à village, la situation est souvent la même. Les foires et les marchés, ces instruments merveilleux d'échange et de rapprochement qui ont si puissamment contribué à transformer l'Europe moderne, n'existent pour ainsi dire pas et ne tendent point à se multiplier. Cependant, des voies ferrées relient Ajaccio à Bastia et à Calvi. On ne peut guère reprocher à leur exploitation qu'une surélévation de tarifs qu'il conviendrait d'atténuer, si l'on ne peut la faire disparaître. Un réseau de routes nationales et de routes forestières proportionnellement plus étendu que sur le continent, traverse l'île et en relie les différentes parties entre elles. Son état général est satisfaisant tout en comportant des améliorations. La grande vicinalité est suffisamment développée, mais elle est trop négligée. Quant aux chemins vicinaux ordinaires, ils n'existent pour ainsi dire pas, à de trop rares exceptions près.

Ce défaut de mobilité des habitants de l'île, l'absence chez eux de sociabilité, de curiosité régionales, sont particulièrement frappants chez une race qui essaime si volontiers et continue d'envoyer les meilleurs de ses enfants sur le continent, souvent même dans des pays lointains. Il faut à tout prix combattre ces tendances à un isolement stérile, en complétant le réseau des chemins de fer, en prolongeant jusqu'à Bonifacio la voie ferrée qui, venant de Bastia, s'arrête à mi-chemin sur la côte occidentale, puis en reliant Bonifacio à Ajaccio et au port de Propriano. Les services maritimes postaux, sérieusement contrôlés, étant amendés dans la mesure compatible avec le cahier des charges et la bonne volonté des concessionnaires; les tarifs communs, au lieu d'être l'exception, devenant la règle dans les relations entre l'île et le continent; l'entretien des routes nationales et forestières étant amélioré, le réseau des chemins vicinaux unifié et son développement vigoureusement poussé à la suite d'une réforme administrative profonde et d'une augmentation des ressources dont le département dispose, les ports ayant reçu les installations complémentaires qui leur sont indispensables, la Corse comptera parmi les départements bien outillés.

Pourra-t-elle et saura-t-elle en profiter?

Il faut convenir que le régime douanier spécial à l'île est aussi peu favorable que possible au développement de ses relations avec la métropole. A part certaines exceptions, ses envois sont atteints, à leur entrée dans les ports du continent, de droits parfois plus élevés que ceux qui sont payés par les marchandises étrangères de même espèce. Sans doute, les habitants de la Corse peuvent consommer des produits étrangers en bénéficiant de droits réduits. Mais la barrière ainsi abaissée avec les pays autres que la France s'élève d'autant plus impénétrable entre le continent et la Corse que celle-ci pourrait, à la faveur de cette concession, introduire en France des produits de provenance étrangère en fraude du tarif. Les formités en douane, nécessairement aussi rigoureuses que si la Corse n'était pas un département français, constituent un premier obstacle à la fusion économique des deux pays. Le second consiste dans l'impossibilité pour certaines industries qui auraient en France leur débouché naturel de s'installer en Corse, les droits qu'elles auraient à subir à l'importation ayant des effets prohibitifs. Si le commerce

et l'industrie sont demeurés en Corse à l'état embryonnaire, la cause en est principalement au régime douanier imposé à ce département et, tant que le même régime subsistera, on est exposé à voir échouer toutes les tentatives qui pourraient être faites pour obtenir dans l'île des produits autres que les produits naturels, ou même pour mettre en œuvre certains de ces derniers.

Le développement du commerce et de l'industrie, préparé par l'assimilation douanière, ne peut être escompté que comme une réserve d'avenir. C'est surtout la restauration de l'agriculture que l'on doit viser, en augmentant les moyens et les facilités de transport, en amorçant avec le continent des échanges dont l'importance ne peut manquer de croître avec la multiplication et l'amélioration des produits du sol. C'est vers l'agriculture que vont les espérances les plus immédiates et les plus générales. Ces espérances sont légitimes. Encore ne faudrait-il pas demander à la Corse ce que la Sardaigne peut donner. Sa contexture montagneuse limite l'étendue des terrains fertiles. Mais, même réduite, cette fertilité serait suffisante pour chasser de l'île la pauvreté.

Deux éléments font défaut à la Corse pour devenir un pays agricole et prospère : la salubrité et la sécurité.

Restés incultes, après avoir été autrefois fertiles et riches en production de céréales, la plaine orientale et les estuaires des cours d'eau sont infestés par la malaria. Le paysan est obligé de se réfugier dans les villages haut perchés pendant l'été, et ne peut demeurer sur la plage que durant les quelques mois où ne sévit pas la terrible maladie, toujours dangereuse, souvent mortelle. Le Gouvernement a compris que l'assainissement de ces régions constituait une œuvre d'intérêt public et un projet de loi, déposé sur le bureau de la Chambre des députés, prévoit tout un ensemble de travaux appropriés, d'assèchement des marais et de distribution d'eau. Il n'est plus que de souhaiter l'adoption prochaine de ce projet et sa mise à exécution immédiate. L'importance en paraît telle que le département devrait être autorisé, le cas échéant, dans la mesure où des ressources nouvelles le lui permettraient, à faire les avances nécessaires pour abrégier les délais d'achèvement de l'entreprise ; les réduire à cinq ans au lieu de dix-sept. Quant aux estuaires de la côte occidentale, la loi de 1865 sur les associations syndicales, améliorée par des dispositions complémentaires, suffirait à assurer leur assainissement. En attendant, une large distribution de quinine permettrait de lutter efficacement contre la malaria, combattue déjà et avec succès sur plusieurs points, grâce à cette médication spéciale et à la généralisation des moyens de défense contre les insectes propagateurs.

Dès maintenant, des terrains nombreux et qui échappent à la malaria pourraient être mis en culture et produire des céréales de qualité et en quantité suffisantes pour assurer l'alimentation du cultivateur et de sa famille. Mais ici apparaît un trait particulier au paysan corse. Très apte à saisir les avantages d'une spéculation, il ne voit de profit que dans la vente du produit et n'aperçoit pas l'avantage qu'il aurait à ne pas acheter, à se procurer lui-même ce qui lui est nécessaire. Le paysan de France s'estime heureux, s'il peut, grâce au travail de la terre, satisfaire à ses besoins ; il ne se laissera jamais décourager par l'absence d'un bénéfice net. C'est seulement ce bénéfice net que le Corse apprécie ; le reste lui paraît ne pas mériter un effort. Ainsi s'explique que, par suite de l'abaissement des

cours et de l'apreté de la concurrence internationale, la production du blé ait diminué dans l'île au point de devenir insignifiante, et que la Corse achète à beaux deniers comptants la farine nécessaire à l'alimentation de ses habitants. Comme elle n'a ni commerce, ni industrie, comment s'étonner qu'elle s'appauvrisse chaque année, en numéraire, de la somme énorme d'une dizaine de millions, somme que viennent compenser, en partie seulement, les traitements, les pensions des fonctionnaires ou retraités et l'appoint fourni par le tourisme. Là git le mal le plus aigu dont souffre la Corse. L'assainissement n'y remédiera qu'imparfaitement si le paysan corse n'arrive à se persuader qu'il faut travailler pour vivre d'abord, le gain ne venant qu'ensuite, par surcroît.

N'est-il pas dans une certaine mesure excusable de penser et de pratiquer ainsi ?

Il faut se rendre compte de ce que pouvait être la vie des habitants de l'île au temps de la domination génoise. Obligés de se réfugier dans les parties les moins accessibles de l'île, exposés à toutes les exactions et à toutes les incursions, ils négligeaient la culture du sol et quand les céréales leur manquaient ils se contentaient de la cueillette des châtaignes. Tout contribuait à les détourner de l'attachement à la terre qui caractérise le paysan de France et les poussait à réduire leurs besoins plutôt qu'à les développer et à peiner pour les satisfaire. L'atavisme, dans cette race farouche et sombre, est marqué à ce point, son isolement est resté tel que, sauf dans des régions comme le cap Corse et la Balagne, ou dans les environs de quelques villes, le Corse demeure sur la défensive, insoucieux du lendemain, pauvre et fier.

A ces causes, s'ajoute le défaut de sécurité qui laisse champ et récolte exposés à la dévastation. Si champ et récolte étaient à une portée de fusil du village où toute la population reste groupée, le paysan saurait, certes, faire respecter son bien. Mais le village est sur la montagne, planté là par la double crainte de l'agresseur et de la malaria, tandis que c'est dans la plaine que git la terre de culture. Et il arrive maintes fois que les troupeaux détruisent en une nuit la récolte d'une année ou ravagent une vigne, en supposant que les animaux errants n'aient pas pris les devants et privé de cette aubaine les brebis et les chèvres.

L'industrie fromagère faisant de rapides progrès en Corse, les abus du libre parcours tendent à se multiplier et à s'aggraver. L'effectif des troupeaux augmente sans cesse et les propriétaires louent de plus en plus leurs terres arables comme pacages, au lieu de les maintenir à l'état de culture. S'accroît dans la même proportion le nombre de ceux qui doivent renoncer à se défendre contre les incursions des bergers ou n'osent s'exposer à leur vengeance. Et, à la vérité, on ne saurait les blâmer de ne plus semer des récoltes, de ne plus soigner des vignes que guette la dévastation, de s'abandonner au découragement et à l'inertie, alors que les pouvoirs publics sont impuissants à les protéger efficacement.

Il semble que le code pénal, même appliqué par la cour de Bastia avec une sévérité que la chancellerie a pu considérer comme excessive, ne dispose pas de sanctions capables de mettre un frein à ces innombrables attentats contre les biens, anonymes parfois ; parfois commis ouvertement et accompagnés de menaces ou de voies de fait contre les personnes. Procès-verbaux et condamnations, amendes et emprisonnement, rien n'a réussi. Il arrive que l'on échappe à l'amende et à la prison. Fussent-elles effectives, l'une et l'autre demeure-

raient insuffisantes. Les membres de la famille sont là pour s'entraider mutuellement, pour assurer la sécurité du troupeau, pour tirer vengeance de celui qui aura livré le contrevenant à la justice. Le berger corse est resté un nomade primitif dans toute la force du terme. Il veut ignorer la loi et la propriété. Quant au gendarme, il l'attend de pied ferme, plus adroit et mieux préparé à une lutte dont l'agent de l'autorité ne peut qu'être la victime.

Or tous les hommes compétents ont, sans distinction d'origine ni de parti, posé le dilemme suivant : ou le berger corse sera contraint au respect de la loi et de la propriété, ou l'agriculture ne pourra se développer dans le pays. Et cette dernière affirmation mérite d'autant plus d'être retenue que le paysan corse, pour apprendre les pratiques culturelles qui seules peuvent lui permettre d'obtenir des résultats de nature à encourager ses efforts, a besoin de leçons de choses qui lui seraient données par des cultivateurs venant du continent. Ces exemples contribueraient plus efficacement encore et plus vite au développement de l'agriculture en Corse que la généralisation de l'enseignement pratique, les leçons et les démonstrations des professeurs, la création des écoles de saison. Mais là où le propriétaire et le cultivateur corses sont impuissants à faire respecter leurs biens, le continental a-t-il chance d'y mieux réussir ? Cette chance, il songera d'autant moins à la tenter que l'incertitude du droit de propriété dans l'île l'expose déjà à des procès et à des déboires que l'Etat n'a pas ignorés lui-même quand il s'est rendu acquéreur de domaines dont l'exploitation a, d'ailleurs, tourné à sa confusion, sauf à Casabianda, où les résultats obtenus sont satisfaisants.

C'est l'ensemble de ces considérations, impérieuses par elles-mêmes et qui touchent d'une manière décisive à l'avenir de la Corse, qui a placé la commission dans la nécessité de proposer la peine de la confiscation comme sanction des délits commis par les bergers. A une situation exceptionnelle et critique, des mesures exceptionnelles ont paru devoir correspondre. Appliquées avec mesure et fermeté, elles ne tarderaient pas à porter leurs fruits. Les bergers, sur le continent, étaient-ils autrefois traités avec tant de mansuétude, avant d'avoir appris à leurs dépens qu'il leur était imposé de respecter la loi et la propriété ? C'est par la répression que les populations pastorales des régions montagneuses de la France, aussi indépendantes, aussi fières que les habitants de l'île, fort pauvres également, ont été progressivement conduites à reconnaître la nécessité de concilier leurs besoins avec les droits des autres exploitants du sol.

Si la confiscation doit être impopulaire, elle ne le sera qu'aux yeux des bergers, de ceux qui profitent de leurs déprédations ou que quelque intérêt pousse à les ménager. Si les bergers armés et prêts à tout, massacreraient les gendarmes chargés de faire respecter la propriété, on est amené à reconnaître qu'il peut exister en Corse des gens qui dominent les lois ou les violent impunément les armes à la main. Alors pourquoi faire appel aux pouvoirs publics, qui préparent les lois et sont chargés de les appliquer, pour instaurer l'ordre et la prospérité dans un département où les lois seraient tenues en échec, obstinément, même au prix d'homicides répétés ?

L'agriculture n'est pas seulement compromise, l'existence même du domaine forestier de l'île est menacée par les méfaits des bergers. Le déboisement par incendies ou abus de pacage a atteint des proportions telles que l'extension du service forestier

aux forêts communales s'impose en même temps que l'adoption de mesures exceptionnelles contre les incendies.

Il serait d'autant plus regrettable que le défaut de sécurité continuât à faire obstacle au développement de l'agriculture en Corse, que des initiatives particulièrement louables se sont manifestées en vue du développement de la culture maraîchère, du commerce des primeurs, du crédit agricole mutuel. L'horizon semble s'éclaircir de ce côté. Il serait criminel vis-à-vis de la Corse de ne pas tout tenter pour éviter qu'un insuccès vienne décourager le bon vouloir de ceux qui, insoucieux des difficultés à vaincre, se sont efforcés déjà d'améliorer le présent et de préparer l'avenir.

Il ne suffirait pas d'imposer aux bergers corses le respect du bien d'autrui. Il faudrait encore détourner les insulaires des habitudes de violence, de l'esprit de vengeance qui rendent si fréquents chez eux les attentats contre les personnes.

Ce serait une erreur de ne voir dans les pratiques traditionnelles de la vendetta qu'une manifestation originale du caractère et des mœurs corses.

Elle ne constitue pas autre chose que le maintien de la coutume la plus rudimentaire à laquelle les sociétés humaines aient eu recours aux premiers temps de leur formation. La vendetta, c'est la loi du talion appliquée par l'intéressé, les siens, ceux de son clan; sous l'impulsion d'une nature ardente; sous la suggestion du point d'honneur, de l'amour-propre, de l'esprit de famille ou de parti surexcités; au gré d'intérêts moraux ou matériels que l'on considère comme lésés; sans autre avis que de soi-même; sans appel auprès de qui pourrait arbitrer le conflit. Le meurtre, un meurtre très étranger au duel, est le dernier et légitime terme de discussion ou de vengeance auquel doive recourir le Corse, sous peine d'être disqualifié auprès de ses compatriotes.

Cette coutume arriérée pèse d'un poids écrasant sur l'évolution sociale de la Corse. Elle a eu, elle a encore les répercussions les plus graves sur les destinées de ce pays.

Le nombre des homicides est aussi excessif que celui des attentats contre les biens. Il continue à demeurer disproportionné, grâce aux conditions favorables dont bénéficie le coupable: le port d'armes, la facilité de se dérober aux recherches de la gendarmerie en se réfugiant dans le maquis, où par complicité ou par terreur, les siens ou les habitants de la région voisine subviennent à ses besoins; l'extrême indulgence du jury corse, que peuvent d'ailleurs contribuer à tromper des témoignages soigneusement provoqués ou préparés avant que le bandit vienne se constituer prisonnier, la sympathie de l'opinion publique qui considère comme déshonoré non pas le meurtrier, mais celui qui hésiterait à laver une injure dans le sang de son adversaire.

Le port d'armes, la liberté entière laissée aux Corses de circuler en armes a toujours paru à l'opinion continentale constituer une dangereuse licence. Dans l'île même, à plusieurs reprises, le conseil général a demandé sa suppression. Cette mesure a été réalisée. Elle a entraîné une diminution des meurtres attestée par des statistiques dont on a cherché à contester la valeur sans y réussir. Néanmoins, le port d'armes a été rétabli. Il subsiste encore. On propose de le supprimer à nouveau; et les objections de s'élever. C'est mettre la Corse hors du droit commun. Les honnêtes gens, désarmés, seront à la merci des bandits.

On a toujours pensé que laisser des armes

entre les mains de gens impulsifs, passionnés et violents ne pouvait que faciliter l'accomplissement de leurs œuvres de haine et de vengeance. L'expérience a démontré, en Corse même, que l'interdiction du port d'armes diminuait le nombre des vies humaines menacées ou supprimées. Ce qui est normal, c'est de voir la sécurité régner dans un pays, sous la garantie des lois et la sauvegarde de l'autorité publique. Ce qui est anormal, c'est qu'un certain nombre d'habitants de l'île puissent tenir encore à conserver toute facilité de recourir au meurtre pour assouvir leurs penchants; pour se soustraire aux effets de la loi en tuant, au besoin, les agents de la force publique appelés à les conduire devant les juges. Insister pour le maintien de cette pratique, c'est déclarer respectables ou avouer indéfectibles des mœurs considérées partout comme barbares. Déclarer que le désarmement des honnêtes gens suffit à les transformer en victimes désignées d'attentats certains, c'est reconnaître que la sécurité est des plus précaires en Corse, c'est avouer que le bandit existe; c'est craindre, semble-t-il, que le même bandit, représenté trop souvent comme un être chevaleresque et désintéressé, inoffensif et pittoresque, puisse, après avoir tué, rester capable d'autres mauvais coups.

La vendetta, le port d'armes, ont nui à la Corse plus encore que l'on ne pourrait penser. Sans chiffrer le nombre d'existences humaines sacrifiées à la fleur ou dans la force de l'âge, sans insister sur l'effroyable paralysie morale et sociale qui atteint l'individu, la famille ou le parti menacés d'une vengeance occulte ou déclarée, sans évoquer le souvenir de drames et de tragédies trop souvent révoltants, il faut se rendre compte de la déformation profonde que ces coutumes ont imposée à l'âme corse et en sonder les désastreuses conséquences.

Accoutumés à ne vivre que pour leur famille et leur parti, il est encore de trop nombreux Corses, qui n'admettent d'autre ligne de conduite que la satisfaction de leurs intérêts propres, de ceux des leurs ou de leurs amis. Que si les lois, les règlements, les nécessités sociales viennent à la traverse de leurs passions, deux seuls moyens s'offrent à eux d'atteindre leur but. Tourner les dispositions législatives ou réglementaires gênantes; et ils y déploient une admirable ingéniosité, une souplesse qui rappelle l'astuce des conquérants génois et à laquelle est due, notamment, la partie la plus copieuse, la plus originale, la plus imprévue de la jurisprudence en matière électorale. Mais si la loi reste inviolable, ou si l'on se refuse à subir ses sanctions, le dernier mot appartient aux plus violents, aux plus forts. N'a-t-on pas vu, pour rester sur le terrain électoral, de nombreuses compétitions de parti noyées dans le sang? De même, dans les rapports privés, qui sait jamais la tournure que prendront une discussion, des difficultés d'intérêt, des heurts d'amour-propre?

Et la vie sociale en est assombrie, atrophiée.

Sans doute, toute la population corse n'est pas ainsi.

Mais les faits douloureux qui se passent encore dans certains cantons contribuent à influer, de la manière la plus fâcheuse, sur la mentalité publique et à la maintenir à un niveau qui surprend et choque chez une race si intelligente. Et loin de songer à réagir, trop de Corses informés et policés nient ou plaisantent, par l'effet d'une sorte de solidarité ancestrale, d'amour-propre collectif, plus difficile à vaincre peut-être que le reste.

Les résultats sont là, cependant. La vie

communale, l'existence administrative de la Corse se trouvent aujourd'hui profondément infectées par le développement naturel de ces mœurs qui ont pris naissance sous la domination génoise et dont on s'est cru autorisé à dire qu'elles se perpétuent à l'égard de la loi française comme si cette loi était encore la loi d'opposition à l'égard de l'impôt français, comme s'il s'agissait, non pas d'une contribution aux charges publiques, mais d'un tribut exigé par le vainqueur. Les Corses sont profondément patriotes et français, et leur prêter de pareils sentiments serait leur faire injure. Rien n'a jamais pu autoriser pareille supposition que des apparences qui, toutes regrettables qu'elles soient, comportent d'autres explications.

Il existe en Corse des communes bien administrées. Il en est dont les finances sont restées saines. C'est l'exception. Dans les autres, la situation est critique ou désespérée. Le libre jeu des passions en a ainsi décidé. De même que, s'il existe en Corse des contribuables qui payent leurs impôts, il en est un plus grand nombre qui cherchent à s'y soustraire, non sans excuse parfois, et qui y réussissent.

Le pouvoir communal est, à chaque élection, disputé avec acharnement, ingéniosité ou violence par deux clans qui aperçoivent dans le succès, outre la satisfaction d'un désir de domination auquel bien peu de Corses restent insensibles, le moyen de s'assurer des avantages matériels d'autant plus appréciables qu'ils sont acquis le plus souvent aux dépens des adversaires. Le maire et ses partisans bénéficient de la location généreuse de la mairie et des écoles, de l'attribution des secours, indemnités et allocations de toutes sortes. Pour le parti vaincu, rien que la charge des impôts, dont les répartiteurs choisis par le conseil municipal savent mesurer le poids d'après le degré d'hostilité aux chefs du clan. Gardes champêtres, appariteurs, rétribués le plus souvent au delà des possibilités budgétaires, montrent autant de complaisance vis-à-vis des amis de la municipalité que de rigueur à l'égard des opposants. Et les vaincus ne peuvent que dénoncer les exactions dont ils sont l'objet, avec le secret espoir de les pratiquer à leur tour, le jour où les hasards, parfois voulus, du scrutin, un coup d'audace ou une aide fortuite les rendront maîtres du pouvoir.

Ce tableau est synthétique et symbolique. Sans doute, il est poussé au noir et comporterait des nuances qui, sous un angle ou sous un autre, pourraient l'éclaircir. Mais il demeure exact dans l'ensemble et résume bien les innombrables doléances dont le régime municipal corse a fait l'objet auprès des commissaires enquêteurs.

Quant aux conséquences d'un pareil état de choses, les voici. Le maire, au lieu d'être le mandataire du conseil municipal, surveillé et contrôlé par lui, reste le chef des conseillers, ses partisans et ses obligés. L'assemblée communale, au lieu d'envisager l'intérêt collectif des habitants de la commune, ne s'inspire que des passions ou des besoins du parti. Les employés communaux n'ont qu'un souci, celui de maintenir au pouvoir les amis qui les font vivre. Ne figurent pas au rôle, ceux, même fortunés, que les répartiteurs ont mandat d'épargner. Supportent toute la charge, même bien au-delà de leurs forces contributives, ceux qui n'ont droit à aucune faveur. Et leurs réclamations, reconnues fondées, aboutissent à une invraisemblable multiplication des cotes irrecevables. C'est la stérilisation de l'impôt. Les prestations vicinales sont soumises au même régime et ne s'en trouvent guère mieux.

Quand sur la loi organique communale sont venues se greffer les législations spéciales relatives à l'enseignement primaire, à la participation de l'Etat à la construction des écoles, l'assistance médicale gratuite, l'hygiène publique, les enfants assistés, l'assistance aux vieillards, la plupart des communes corses, aux finances déjà compromises ou contaminées, n'ont pu, soit profiter du concours de l'Etat que devait précéder et justifier un sacrifice de la commune, le crédit communal étant déjà mort; soit gérer des services nouveaux qui supposaient une administration municipale pénétrée de ses devoirs vis-à-vis de l'intérêt public et digne de la confiance de l'Etat.

Point ou mal appliquées, ces lois ont provoqué des abus nouveaux, d'autant plus scandaleux que la plupart étaient commis au détriment des déshérités, de ceux que la République avait entendu faire profiter des principes de solidarité sociale, généreusement inscrits par elle dans notre législation. Les subventions de l'Etat et du département ont donné lieu à des dépenses abusives, injustifiables, alors que les contingents communaux demeuraient impayés et que le département se trouvait acculé à une situation budgétaire assez critique, par l'effet des lois dont il ne pouvait à la base redresser le fonctionnement.

Sans doute, des abus analogues se sont produits dans d'autres départements. En Corse, ils ont atteint le maximum d'intensité. Les maires chargés de l'application de ces lois le firent, en trop grand nombre, dans les conditions et dans l'esprit où ils géraient l'administration communale. Même partialité, même désir d'utiliser les dispositions bienveillantes de la loi au profit de leur parti. Même ingéniosité pour tourner les garanties réglementaires et les moyens de contrôle confiés à l'autorité supérieure.

L'examen de cette situation conduit à penser que la plupart des communes corses s'étant montrées incapables de bien gérer leurs intérêts propres, il convient de ne pas leur laisser plus longtemps le soin de mettre en œuvre les grands services publics dont l'exécution s'opère sur le terrain communal. La construction des écoles a donné lieu à de trop fréquents et mémorables déboires. Elle serait remise à une administration agissant pour le compte de l'Etat. Le réseau vicinal serait unifié et l'ouverture des chemins, classés d'intérêt commun, serait confiée au service départemental, sous l'autorité du préfet et le contrôle du conseil général. Les lois d'assistance et d'hygiène publiques feraient l'objet d'une réglementation commune, et leur exécution serait assurée par des praticiens appointés, à la nomination du préfet. Une police d'Etat serait créée dans les deux villes les plus importantes, une police départementale serait chargée de la surveillance des parties rurales de l'île concurremment avec la gendarmerie, déjà fort nombreuse et qui serait invitée à prêter un concours plus large encore à la répression des délits et contraventions.

Enfin, le pouvoir des répartiteurs en matière de contributions directes et de prestation serait limité à un simple droit d'avis. L'impôt, au bout de fort peu de temps, aurait chance de redevenir productif.

Dégagée des services accessoires dont elle n'a su assurer le fonctionnement normal, la commune pourrait porter tous ses soins sur la gestion de ses propres intérêts. Elle serait, dans tous les cas, mise dans l'impossibilité de compromettre plus longtemps ses propres finances, celles du département et la subvention de l'Etat en engageant des dépenses exagérées ou injustifiables. Les chances augmenteraient d'autant

de triompher de cette décomposition communale qui tient surtout aux mœurs traditionnelles du pays, sans y trouver une excuse suffisante.

Et à ce propos, se pose la question de savoir dans quelle mesure le Gouvernement et l'administration ne sont pas responsables de l'état de choses révélé par l'examen de la gestion départementale et communale.

Il faut reconnaître que l'esprit de clan n'a pas sévi dans la commune seulement; son domaine devait fatalement s'étendre en même temps que s'élargissait le champ d'action de ceux qui le représentent. Et l'étroite discipline qui en était la caractéristique n'a pas été sans présenter des facilités, des séductions auxquelles on avait guère le souci de renoncer, si peu démocratiques qu'en pussent être l'origine et le caractère. Puis, lorsqu'un effort était tenté pour signaler à l'attention publique les événements ou les abus dont la Corse était le théâtre, on contestait, comme on conteste encore aux continentaux, la faculté de porter un jugement sain sur « les choses de Corse », vouées au privilège d'être compréhensibles aux seuls initiés, aux seuls intéressés.

Quant à l'administration, elle a pu hésiter devant la tâche qui lui incombait. La loi organique sur les conseils municipaux, les textes spéciaux qui sont venus étendre sa sphère d'application; les lois de solidarité sociale, notamment, sont des lois décentralisatrices. Les pouvoirs des conseils municipaux, des maires, des bureaux d'assistance, sont des plus étendus. Il ne reste à l'autorité préfectorale qu'un droit de contrôle global dont l'exercice est limité par des textes étroits, subordonné à une procédure définie, ainsi qu'il convient pour toute matière d'exception. Si bien que, armé pour le redressement, le préfet l'est d'autant moins pour la gestion directe que les éléments d'information lui manquent au moins autant que les moyens d'action lui font défaut.

Or, les mesures générales de décentralisation ne sont intervenues que quand l'Etat a pu compter que la maturité de l'esprit public, les sanctions dont dispose l'opinion publique suffiraient à éviter les abus dans la gestion des affaires collectives ou à empêcher le renouvellement. En Corse, il faut l'avouer, ces précieux auxiliaires font totalement défaut à l'administration. Il lui faudrait toujours procéder d'autorité, d'office contre les maires et les conseils municipaux qui méconnaissent la loi, la tournent, commettent des actes, prennent des délibérations contraires à l'intérêt général. Cette attitude énergique, un préfet peut l'adopter à l'égard d'une ou plusieurs circonscriptions d'un département. En Corse, il aurait à prendre en main la gestion du plus grand nombre des communes. Comme il ne peut normalement procéder par voie d'instructions, de mesures générales, celles-ci risquent de rester lettre-morte, puisqu'il appartient aux maires de les faire passer dans le domaine des faits. On sait avec quelles facilités la loi est tournée en Corse; meilleur sort peut-il être réservé aux décisions administratives?

M. Chaleil, préfet de la Corse, qui a vu nettement la situation actuelle et a eu le mérite de la signaler au Gouvernement, a courageusement tenté tout ce qui dépendait de lui pour réagir contre les pratiques déplorablement et les errements scandaleux parvenus à sa connaissance. Il aurait pu demander des sanctions disciplinaires contre les maires coupables? Ceux mêmes qui sont les partisans les plus déterminés de la rigueur auraient été effrayés s'il eût proposé au Gouvernement de les frapper tous.

Puis, il faudrait que le service départe-

mental de la Corse fût plus fortement organisé; il faudra qu'il le soit mieux dans l'avenir, pour assumer la tâche lourde et délicate d'opérer les redressements et les contrôles qui lui incombent. D'autant que la Corse est le pays où les réclamations et les dénonciations fleurissent le plus. Impossible d'imaginer le flot de télégrammes et de lettres expédiés journellement pour jeter le trouble dans l'esprit de ceux qui doivent juger d'une situation ou se prononcer sur le sort d'une personne. Ajoutez à cela que le seul agent local d'information est le maire, le même magistrat municipal qui organise l'irrégularité et en profite; qu'un certain nombre de fonctionnaires et d'agents, originaires du pays, animés de l'esprit de famille et de clan, comme tous leurs compatriotes, ne puisent pas toujours dans l'exercice de leurs fonctions, l'élevation de vues nécessaires pour se soustraire à des influences locales ou à des mouvements de passion personnels. Enfin, c'est parmi les meilleurs éléments de la population que se recrutent les nombreux fonctionnaires et soldats corses qui servent sur le continent.

Il conviendrait sur ce point d'opérer un échange avantageux à tous. Les fonctionnaires continentaux envoyés en Corse ne sont généralement que des débutants n'ayant encore ni toute l'expérience, ni toute l'autorité exigées par leurs emplois, plus délicats à remplir qu'ailleurs. Ou bien les fonctionnaires d'âge et de situation plus élevés, nommés dans l'île se sentant éloignés de leur pays d'origine et de leur famille, demandent à être replacés au plus tôt sur le continent. Et ils le font avec d'autant plus d'insistance que les postes de l'île sont comparativement moins avantageux que ceux du continent; que les dépenses de tournées y sont plus élevées et que les frais de traversée ajoutent encore au prix des déplacements. Si bien que là où il serait indispensable de n'avoir qu'un personnel d'élite, on est réduit trop souvent à envoyer des agents trop jeunes ou incapables, soit à raison de l'insuffisance de leurs qualités acquises, soit à raison de la brièveté de leur séjour, de s'adapter à leurs postes et d'exercer une influence durable sur les populations avec lesquelles ils se trouvent en contact. Il y aurait un intérêt administratif et social de premier ordre à provoquer la venue en Corse du plus grand nombre possible de fonctionnaires continentaux et à conférer, sous formes d'indemnités de résidence et d'avancements exceptionnels, des avantages spéciaux à ceux qui demanderaient cette résidence.

On ne saurait voir dans l'adoption de ces mesures une source d'inégalités dont auraient à souffrir les agents corses remplissant dans l'île des emplois publics et les fonctionnaires corses en résidence sur le continent. Les premiers ont déjà cette satisfaction de n'avoir pas eu à quitter leur département d'origine. Les seconds ne sont que trop nombreux. Loin de chercher à augmenter, par des faveurs spéciales et injustifiées, l'immigration corse dans les fonctions publiques continentales, tout le monde paraît d'accord pour détourner la jeunesse des écoles de l'instruction classique et livresque pour l'orienter vers les occupations professionnelles, agricoles surtout. La réforme projetée de l'enseignement dans l'île a cette conception pour base: réserver à la Corse la plus grande partie de ses forces vives; arrêter le mouvement de dépopulation qui l'affaiblit et la prive des plus entreprenants de ses enfants, lui préparer un recrutement d'agriculteurs, d'artisans, d'industriels et de commerçants.

Entouré de fonctionnaires expérimentés et solidement encadrés, le représentant du Gouvernement pourra entreprendre utile-

ment l'œuvre de la réformation administrative de la Corse, en opérant les redressements nécessaires et en assurant le bon fonctionnement des services centralisés sous sa main et sous le contrôle du conseil général.

Mais la remise en état des finances locales demeurerait irréalisable si le crédit des communes n'était restauré, si les ressources départementales n'étaient augmentées.

Ce double résultat pourrait être assuré grâce à l'assimilation douanière de la Corse à la France. Cette réforme, on l'a vu, est indispensable au point de vue économique. Au point de vue fiscal, elle procurera concurremment avec d'autres mesures de moindre importance des recettes supplémentaires montant à plus de 600,000 fr., dont le tiers environ servirait à un allègement des contributions directes, les deux autres tiers devant être abandonnés par l'Etat au département pour lui permettre de supporter la part de dépenses afférentes à l'exécution des travaux publics projetés, de se porter caution pour la liquidation des dettes des communes obérées; pour donner, au besoin, plus d'élasticité à son budget.

Ceci fait, comment s'assurer que les « choses de Corse » ne resteront pas « choses de Corse » ?

En recourant à une mesure d'ordre législatif, inspirée par une loi italienne appliquée d'abord à la Sicile et à la Sardaigne et qui vient, à raison de ses heureux effets, d'être étendue à l'ensemble du royaume. Un délai de cinq ans serait laissé aux communes corses pour régulariser leur situation, sous la tutelle du préfet, avec le concours du département et, il faut l'espérer, grâce à l'aide plus puissante encore de l'opinion publique. Passé ce délai une enquête de l'inspection générale des finances permettrait de déférer, par décret, la gestion des communes dont la situation financière n'aurait pas été liquidée à une commission permanente composée de membres du conseil d'Etat, de la cour des comptes et de fonctionnaires du ministère de l'intérieur et des finances. Cette commission apurerait la situation financière des communes qui lui seraient déférées et les mesures nécessaires seraient prises par le ministre de l'intérieur, si sa décision était conforme à l'avis de la commission; par décret contresigné des ministres de l'intérieur et des finances dans le cas contraire. Pendant cinq ans sauf modifications intervenues dans la même forme, le budget ainsi réglé serait maintenu. Et tous les cinq ans, la même vérification de l'inspection générale entraînerait les mêmes mesures conservatoires, exactement limitées toutefois aux administrations municipales dont la gestion les aurait justifiées et qui seraient ainsi mises en état de minorité financière, à défaut d'autre sanction.

Ainsi l'administration préfectorale serait tenue en haleine; les maires et les conseils municipaux placés en présence des responsabilités qu'ils pourraient encourir; l'Etat et le département mis à l'abri des abus qui tendraient à se renouveler dans la gestion des communes et compromettre à la fois la marche des services publics et le recouvrement des impôts.

La situation difficile où se débat la Corse tient plus encore à une gestion défectueuse des finances locales qu'au mauvais rendement des impôts. Allégées, bien réparties, n'étant plus surchargées par le développement excessif des centimes additionnels, les contributions directes reprendraient leur élasticité normale. Sur deux points seulement, les dispositions fiscales spéciales à

l'île seraient rapportées, mais le retrait partiel de ces privilèges constituerait à la fois un bienfait économique et une amélioration financière sensibles. Le reste des immunités dont jouit la Corse serait maintenu.

Mais c'est sur ses propres efforts, sur ses tendances vers une évolution profonde et rapide que la Corse doit surtout compter pour se relever elle-même.

Sans doute, son climat, ses beautés naturelles, ses sites merveilleux pourraient devenir pour elle la source d'un enrichissement relatif. Mais pour que le tourisme amène des résultats prompts et décisifs, il faut qu'une organisation puissante, des avances considérables de fonds président aux installations exigées par une clientèle habituée à jouir, au cours de ses déplacements, du maximum de confort et de continues distractions. Une société est sur le point de se constituer qui peut réaliser ce programme, trop vaste et trop coûteux pour que des initiatives personnelles, très louables d'ailleurs, ou des tentatives collectives assurément très dévouées, aient chance de le mener à bien, avant de nombreuses années et dans d'aussi bonnes conditions. Dans ce domaine, le concours de l'Etat doit se borner à faciliter une tâche qu'il appartient aux seuls intérêts privés d'entreprendre.

Le rôle de l'Etat n'est pas moins limité dans le domaine économique.

L'on se préoccupa, dès que la Corse fut réunie à la France, d'y développer le commerce et les manufactures, et, surtout, de chercher les moyens les plus capables d'exciter les habitants au défrichement et à la culture des terres. Ces moyens consistaient à ordonner que tout terrain demeuré inculte pendant trois années consécutives serait censé abandonné et réuni de plein droit au domaine royal; à n'autoriser à l'avenir aucune plantation de châtaigniers sans permission de l'intendant, autorisation qui ne devait être accordée que dans les circonstances où les plantations proposées devraient se faire dans des terrains qui ne seraient propres à aucune culture plus avantageuse au pays; à faire remarquer combien il était préjudiciable d'appeler dans l'île des étrangers, notamment les Lucquois, pour y cultiver les terres et y faire les principaux ouvrages; que ces étrangers, après avoir vécu six mois aux dépens de la nation, emportaient encore dans leur pays la majeure partie des profits de la terre dont les Corses faisaient toutes les avances et fournissaient le fond; à proposer de n'admettre ces étrangers dans l'île qu'autant qu'ils y prendraient domicile, y formeraient des établissements et partageraient les charges de l'Etat et de chercher à les y fixer en leur faisant des cessions de terrains à des conditions favorables. Dès cette époque, à la fin du dix-huitième siècle, en préconisant l'établissement des prairies naturelles ou artificielles en Corse, la subsistance des bestiaux étant le pivot sur lequel roule le système général de l'agriculture, beaucoup de bestiaux étant nécessaires pour avoir beaucoup de cultures et d'engrais, la nourriture de ces bestiaux exigeant beaucoup d'herbe et de foin.

Ainsi, dès l'annexion, le but qu'il convient de poursuivre en Corse était bien connu et nettement défini. Or, en 1877, le directeur de l'agriculture, l'honorable M. Tisserand, chargé d'étudier la situation agricole et de rechercher les moyens de l'améliorer « constate que la Corse est restée à peu près ce qu'elle était il y a cent ans, alors que tout a marché autour d'elle ».

C'est que la prospérité d'un pays ne se décrète pas. Le rôle de l'Etat se borne à préparer le progrès, à le seconder; tout au

plus il peut s'ingénier à le rendre nécessaire; à la base de ce progrès demeureront toujours l'effort individuel et l'esprit d'association. L'un et l'autre ont été jusqu'ici rares ou inefficaces en Corse. Les pouvoirs publics n'ont peut-être pas fait tous les efforts nécessaires pour les développer et les soutenir. Il faut reconnaître qu'ils y étaient peu encouragés par l'inertie, l'indifférence d'une population des plus intelligentes et des plus instruites et qui est demeurée cependant dans un état d'infériorité économique notoire par rapport à d'autres régions moins favorisées au point de vue du climat et des dons naturels dévolus à ses habitants.

La race admirable du paysan de France n'est pas devenue ce qu'elle est sans avoir traversé, au cours des siècles, une série d'épreuves propres à la décourager. Fléaux, exactions, invasions, elle a tout supporté vaillamment, et, si elle constitue aujourd'hui pour la patrie une incomparable source de stabilité et de richesse, c'est grâce surtout à sa persévérance, à sa parcimonie, à son amour de la terre, à sa ferme résolution de ne devoir qu'à elle-même sa propre subsistance. Le jour où, à leurs brillantes qualités, les Corses auront joint ces vertus essentielles, l'essor de leur pays sera rapide et définitif. De plus, l'indépendance économique une fois conquise par chacun, l'esprit de clan aura disparu, l'opinion publique sera créée et les mœurs administratives et politiques s'en trouveront épurées.

Lorsque le conseiller d'Etat Miot fut envoyé en Corse par le gouvernement du consulat, en qualité de commissaire extraordinaire, il était muni de pleins pouvoirs, et l'application de la Constitution était suspendue dans le département. Pas un instant, il ne songea à proposer l'adoption d'un régime spécial. Le moment était cependant plus favorable qu'il ne l'a été depuis et ne le sera peut-être jamais de prévoir pour la Corse une législation organique différente de celle qui régit la France continentale. En réalité, Miot agit sagement, car aucune constitution particulière n'eût réussi à transformer le caractère et les mœurs des Corses. La fusion chaque jour plus intime avec la France, une assimilation plus étroite, une pénétration plus complète peuvent seules aboutir à ce résultat.

Certes, quelques dispositions particulières à la Corse s'imposent. Mais, ce qui importerait surtout, ce serait d'obtenir dans ce département le respect des lois existantes. Les autorités administratives qui sont résolument entrées dans cette voie, les autorités judiciaires contre lesquelles se sont élevées maintes fois de vives réclamations, doivent donner l'exemple en toute circonstance et exiger avec prudence, mais avec fermeté, que cet exemple soit suivi, toujours et partout. Il est facile d'administrer la Corse en faisant preuve de justice et d'impartialité. Mais le jour où un abus est commis, où une inégalité est consommée, le règne de l'arbitraire se déchaîne avec d'autant plus de violence que chacun, se prétendant sacrifié, réclame une compensation qui surenchérit sur la première faute.

Les rapports et les propositions présentés par la commission résumant les doléances recueillies au cours de l'enquête et précisent les solutions que les Corses ont signalées comme les plus propres à remédier à la situation actuelle de leur pays.

De l'ensemble des dépositions et des mémoires se dégage la reconfortante impression qu'il vient de naître enfin dans l'île une opinion publique indépendante et soucieuse de l'intérêt général. Le décret du 24 septembre 1908, les commentaires et les controverses qu'il a provoqués, la préparation

des documents destinés à la sous-commission n'ont peut-être pas été étrangers à l'éclosion de ces germes précieux qui méritent que leur développement soit encouragé et suivi avec un intérêt passionné.

A la vérité, dans certains milieux, les critiques que peuvent soulever les mœurs particulières à la Corse ne rencontrent encore qu'un faible écho. L'on préfère expliquer par l'abandon où la France laisserait le pays, les maux dont il souffre. Il n'est d'autres remèdes que : subventions, allocations, secours, primes, intervention de l'Etat sous toutes les formes et dans toutes les circonstances, allègement des charges, suspension de l'impôt. Et les exemples de générosité et de sollicitude puisés dans la législation des pays voisins — exemples dont la portée ne résiste pas à un examen spécial — sont opposés à la parcimonie et à l'indifférence du Gouvernement français. Quant à une réforme des mœurs il faut laisser faire le temps. Toute répression serait criminelle; toute critique attentatoire à l'honneur propre d'un peuple, qui semblerait

mettre toute sa fierté dans la conservation de coutumes anachroniques et dont la néfaste influence sur ses destinées économiques et sociales n'est que trop évidente.

Ailleurs, il se rencontre, et en plus grand nombre que l'on aurait pu le penser, des hommes avisés, pénétrés d'un amour profond et parfaitement désintéressés de leur petite patrie. Etablis sur le continent, ou demeurés dans l'île, ils jugent les « choses de Corse » avec une sévérité parfois pleine de tristesse. Leur témoignage suffirait à faire ressortir la justesse et la modération des appréciations formulées dans le rapport présenté à l'appui du décret du 21 septembre 1908, si quelques personnes ombrageuses ou mal informées avaient pu douter des sentiments dont le chef du Gouvernement est animé. Mieux que cela. L'état d'esprit de ces insulaires d'élite montre que l'âme corse peut cesser d'être impénétrable et farouche. Elle est accessible aux idées nouvelles et capable d'apprécier les bienfaits d'une vie plus moderne.

Ce qui demeure troublant, ce sont les

plaintes des miséreux ou des victimes qui, du fond de leurs lointains villages, en proie aux tyrannies et aux persécutions locales, réclament justice et demandent protection. Et combien louable apparaît l'initiative du Gouvernement. Emu de ses sourdes lamentations, il a voulu se renseigner sur leurs causes et sur leur légitimité et s'est proposé de porter remède, dans la mesure de ses pouvoirs, à la situation critique qui lui est ainsi révélée. S'il peut mener à bien la tâche qu'il a eu la générosité d'assumer, il aura préparé la démocratie corse à prendre part, en pleine indépendance économique, à l'évolution sociale qui marque si profondément les destinées de la France républicaine. Il aura donné aux Corses les moyens de rendre leur pays prospère et civilisé à l'égal du reste de la France, si tel est bien l'idéal de ceux qui exercent encore sur ce pays une influence traditionnelle ou si, mûri par les exemples et les encouragements, ce peuple intelligent et énergique veut bien se mettre en marche vers l'émancipation et le progrès.

M. DELANNEY.

COMMISSION
EXTRAPARLEMENTAIRE ET INTERMINISTÉRIELLE
chargée d'étudier

LA SITUATION ACTUELLE DE LA CORSE

FORÊTS

Rapport présenté au nom de la sous-commission
PAR M. CARRIER

Considérations générales.

D'après la statistique la plus récente, les forêts de la Corse ont une superficie totale de 174,493 hectares, dont 132,214 h. 85 a. sont soumis au régime forestier et 42,278 hectares 15 a. sont gérés directement par les communes ou les particuliers. Parmi ces bois,

46.588 h. 17 appartiennent aux communes ou établissements publics;
30.219 26 appartiennent aux particuliers.

174.493 h. » au total.

En 1878, il existait dans l'île 209,176 hectares 77 a. de bois, savoir :

44.888 h. 27 appartenant à l'Etat;
96.800 55 appartenant aux communes et établissements publics;
67.487 95 appartenant aux particuliers.

209.176 h. 77 au total.

Si l'on compare ces nombres entre eux et avec la superficie totale de la Corse (877,000 hectares), on voit :

1. Que la forêt proprement dite n'occupe plus que la cinquième partie du territoire ;
2. Que depuis trente ans 34,600 hectares de bois ont disparu. Ce déboisement a porté presque exclusivement sur les propriétés particulières.

Actuellement, la forêt corse produit par an 156,000 mètres cubes de bois (soit 0 m. c. 89 à l'hectare), dont 50,000 mètres cubes environ sont propres à l'industrie et 106,000 mètres cubes au chauffage et au charbonnage.

En argent, le rendement brut s'élève à 390,000 fr., dont 55.600 proviennent des bois de l'Etat ;

300.000 proviennent des bois des communes ;
90.000 proviennent des bois des particuliers ;

390.000 au total.

Si l'on tient compte des dépenses qui sont pour l'Etat de..... 220.000 et peuvent être évaluées : pour les communes et pour les particuliers à 100.000

soit au total à..... 320.000

on voit que les forêts domaniales au lieu d'être une source de revenus coûtent annuellement à l'Etat 3 fr. par hectare (annexe 4) et que le rendement moyen des massifs de l'île ne dépasse pas 0 fr. 75 par hectare.

D'après la statistique douanière, les exportations des produits ligneux ont été les suivantes en 1907 :

	tonnes.	francs.
Bois d'œuvre, grume.	15.400	soit 230.000
Bois d'œuvre ouvré...	2.018	50.000
Bois d'industrie (sou-		

ANNEXE AU Journal officiel. — 88

	francs.	francs.
ches, bruyères, buis, etc.).....	1.878	soit 94.000
Charbon.....	20.000	1.200.000
Ecorces.....	1.422	150.000
Lièges.....	2.000	600.000

En 1878, le rendement des forêts de l'île était de 220,000 m. c. (soit 1.05 par hectare), savoir :

Bois d'industrie, 70,000 m. c. ; bois de feu, 150,000 m. c.

Depuis cette époque, la production à l'hectare a donc diminué sensiblement, ce qui dénote un appauvrissement des massifs.

Les causes du mal sont le pâturage excessif, le feu, les délits et les difficultés de gestion.

EXAMEN DE CES CAUSES

Pâturage. — Assise sur des terrains granitiques et couvertes de montagnes sur les trois quarts au moins de son territoire, la Corse constitue principalement une région forestière et pastorale.

Ces deux systèmes de culture ne s'excluent pas nécessairement l'un l'autre ; la forêt peut être utilisée pour l'élevage, mais son concours ne doit pas être illimité. Il est soumis à des lois naturelles qu'on ne saurait enfreindre sans rompre l'équilibre et s'exposer aux pires conséquences.

C'est précisément ce qui se passe en Corse.

Le berger est le maître de l'île. Pour nourrir ses troupeaux (1) il lui faut de vastes pâturages ; il les trouve sans aucun souci ni de l'avenir, ni des droits des propriétaires, ni de l'intérêt général. Quand l'herbe manque il s'installe en forêt, fait brouter les jeunes coupes, abat les réserves pour en donner la feuille aux bestiaux et ne recule pas devant l'incendie si le feu doit renouveler et rafraîchir les herbages.

Dans ces conditions, la forêt ne peut que disparaître ; les coupes culturales mêmes qu'on y fait en vue de sa régénération tournent à sa ruine car le jeune recru est détruit par le bétail.

Le feu. — Le feu est, après le pâturage, l'ennemi le plus redoutable de la forêt corse.

De 1868 à 1907, dans les bois soumis au régime forestier, 51,000 hectares ont été incendiés ; les dégâts occasionnés dépassent 4 millions de francs (annexe n° 2).

Le berger n'est pas le seul auteur de ces sinistres.

Beaucoup sont dus à l'imprévoyance inexcusable des chasseurs ou des passants qui allument du feu au moment du repos et négligent de l'éteindre à leur départ.

Beaucoup doivent être imputés à de petits adjudicataires ou entrepreneurs peu scrupuleux qui, voulant se procurer du travail, mettent le feu aux plus beaux peuplements, comptant bien acheter à bon compte les arbres qu'ils ont fait périr.

Beaucoup enfin proviennent des écobuages pratiqués pendant la saison chaude à proximité des forêts.

Lorsqu'un incendie éclate dans un massif boisé, les populations riveraines suivent d'un œil indifférent les progrès du feu et se dérobent si elles voient s'approcher les gardes ou les gendarmes. Les maires eux-mêmes trouvent presque toujours moyen d'être ou de se faire porter absents. Et cependant, c'est la richesse du pays qui se

(1) D'après la géographie de la Corse, il y aurait dans l'île 55,000 bêtes aumailles, 380,000 bêtes ovines, 223,000 chèvres et 80,000 porcs.

consume. Après le passage du feu la terre se dénude et s'effrite ; les vents et les pluies l'emportent ; la roche est mise à nu ; la stérilité apparaît.

Les délits. — Les délits sont nombreux dans la forêt corse, souvent ils revêtent un caractère de gravité exceptionnelle et de quasi sauvagerie. C'est ainsi que lorsque le prix de l'écorce est suffisamment rémunérateur les habitants se jettent dans les taillis et en écorcent toutes les réserves sans se soucier aucunement des droits des générations futures. Il faut abattre et vendre à vil prix ces arbres qui étaient la richesse et l'avenir de la forêt. Les plus beaux peuplements sont ainsi réduits à l'état de misérables taillis exclusivement composés d'essences secondaires, car les rejets de chêne qui se produisent sur les souches des réserves disparaissent bien vite sous la dent du bétail.

Chaque année dans les bois soumis au régime forestier, près de 1,000 procès-verbaux sont rapportés et poursuivis judiciairement. Pourquoi ces poursuites ne produisent-elles aucune amélioration ? Parce qu'elles manquent de sanctions.

Jusqu'à ce jour, le recouvrement des condamnations pécuniaires a été très irrégulier et très incomplet. Grâce à la facilité accordée aux délinquants de se soustraire au paiement des amendes prononcées contre eux, les pires abus restent impunis et dégèrent en excès. La situation se trouve aggravée par la clémence parfois excessive des juges de paix appelés depuis 1907 à connaître d'un grand nombre de délits forestiers et surtout, par les dispositions de la loi du 18 juillet 1906 qui, en supprimant la prison pour les délits de coupe de bois a enlevé la dernière arme permettant à l'administration de défendre la forêt.

Aujourd'hui, les délinquants assurés de l'impunité se rient des condamnations et ne tiennent aucun compte des poursuites. Les municipalités contribuent d'ailleurs à perpétuer ces errements en délivrant à profusion les certificats d'indigence.

Difficultés de gestion. — La Corse forme la 30^e conservation des eaux et forêts ; elle est divisée en 5 inspections et 10 cantonnements. La surveillance des bois soumis au régime forestier est assurée par 148 préposés dont 47 sont domaniaux, 43 mixtes et 58 communaux. L'organisation du service de gestion ne comporte aucune critique. Les inspections, sauf une, sont dirigées par des continentaux ; les cantonnements, sauf deux sont occupés par des insulaires. Cette proportion d'agents originaires de l'île est un peu forte, mais elle ne compromettrait la marche du service que si ceux-ci étaient placés chez eux (1). Il serait équitable d'allouer aux fonctionnaires continentaux appelés en Corse des indemnités spéciales et des avantages au point de vue de l'avancement qui les retiendraient plus longtemps dans l'île. Le service n'a rien à gagner à des changements fréquents de direction.

Les préposés touchent très irrégulièrement leurs salaires communaux. Tandis que sur le continent tous leurs collègues sont payés mensuellement, eux attendent plusieurs mois, souvent même plusieurs années, le paiement de traitements à peine suffisants.

Depuis deux mois, la situation s'est beaucoup améliorée ; mais l'arriéré s'élève encore à 13,000 fr., somme énorme si l'on con-

(1) Les agents forestiers reçoivent les indemnités suivantes de séjour en Corse : conservateur et agent sédentaire 1,200 fr., inspecteurs 1,000 fr., inspecteurs adjoints 800 fr., gardes généraux, 600 fr.

sidère qu'elle est due à de modestes fonctionnaires qui n'ont que leur salaire pour entretenir leurs familles.

Qu'arrive-t-il dans ces conditions ?

Tout d'abord le service souffre. Il est, en effet, impossible de beaucoup exiger de celui qui ne reçoit rien.

Ensuite, le garde qui doit acheter à crédit est à la merci de ses créanciers et perd vite toute considération et toute indépendance.

Enfin, voyant qu'il lui est impossible de vivre sans rétribution, il cherche à se rapprocher de son pays d'origine, afin que sa famille puisse lui venir en aide. Par le fait même il se trouve inféodé à l'un des deux clans qui divisent chaque commune; il ne peut se tenir à l'écart des luttes locales et les plus graves difficultés se produisent.

RÉFORMES

Il est de l'intérêt général d'arrêter la déforestation qui, chaque année, anéantit en Corse plus de 1,000 hectares de bois.

« Les forêts — dit M. Castelnau, dans son étude sur le Niolo — reculent de jour en jour devant la dent des troupeaux et surtout les feux des bergers. Comme partout en Corse, le déboisement a non seulement supprimé un élément de richesse et de beauté, mais encore engendré un rapide ravinement des versants. La montagne déboisée, la terre s'en est allée. Au lieu d'être une source de bien-être, elle va contribuer aux atterrissements du littoral et à l'isolement d'étangs saumâtres, et insalubres, réceptacles des anophèles propagateurs de la malaria; le cours inférieur des rivières s'ensable, leurs embouchures s'obstruent, alors que les cours d'eau, de moins en moins régulés, s'étalent en marais croupissants sur la plaine rendue inhabitable. C'est la vengeance de la montagne, et, si l'on n'y prend garde, le fléau du déboisement consommera dans un bref délai la dévastation et la ruine définitive de la Corse. » (*Bulletin de la société de géographie*, XVII. — N° 2. 15 février 1908.)

Ce tableau, si noir soit-il, est exact. La forêt ne couvre plus que le cinquième de l'île; elle devrait, eu égard aux conditions climatologiques et géologiques de la région, en occuper plus de la moitié.

L'heure est venue de s'occuper sérieusement d'une question qui intéresse au plus haut point l'avenir de la Corse.

Ce n'est évidemment pas en un jour qu'on peut transformer les mœurs pastorales d'un pays, ni faire comprendre à une population qui ne connaît que l'intérêt personnel l'importance de la forêt au point de vue de l'intérêt général. Le développement de l'instruction, l'amélioration des conditions de la vie, une administration ferme et bienveillante modifieront certainement dans l'avenir la mentalité actuelle; mais, pour mettre un terme aux abus signalés et en diminuer dans la mesure du possible les conséquences, il faut :

1° Laisser les décisions judiciaires suivre leur cours sans distinction de personnes et cesser d'accepter sans contrôle les certificats d'indigence délivrés par les maires;

2° Rétablir par une loi pour les délits de coupe de bois et principalement d'écorçage de chênes verts la peine d'emprisonnement prévue à l'article 192 du code forestier. Les dispositions bienveillantes de la loi du 18 juillet 1906 sont prématurées en Corse. S'il était à propos d'atténuer les rigueurs de la loi forestière sur le continent où les délits deviennent chaque jour plus

rare et moins importants, le moment n'est pas venu d'user de clémence dans l'île où de véritables actes de sauvagerie se commettent (annexe n° 31);

3° Obliger les municipalités intéressées à verser régulièrement et en temps utile les traitements des gardes forestiers; prendre les mesures nécessaires pour que les communes se créent les ressources correspondant à ces dépenses obligatoires;

4° Peut-être conviendrait-il de faire des essais d'installation de fruitières en montagne pour amener progressivement la substitution du mouton et de la vache à la chèvre;

5° Comme le déboisement porte principalement sur les bois non soumis il serait nécessaire d'obliger les communes à placer sous le régime forestier les massifs boisés (12,000 hectares environ) qu'elles administrent directement et de les encourager à planter les terrains improductifs qu'elles possèdent.

Il existe dans l'île des surfaces considérables peuplées de cistes et dont le rendement est à peu près nul. Les communes en possèdent 30,000 hectares environ.

A intervalles assez éloignés on incendie les cistes pour prendre une récolte de céréales et les terrains retournent pour de longs jours à l'état de maigres pâtures où séjournent les troupeaux pendant l'hiver.

On pourrait, au point de vue forestier, tirer un meilleur parti de ces fonds en y plantant des chênes-liège.

Cet arbre végète en Corse jusqu'à 600 mètres d'altitude et atteint, sur la côte orientale, de très belles dimensions.

D'autre part, le liège dont l'habitat se trouve limité aux côtes granitiques de la Méditerranée est de plus en plus demandé par l'industrie et sa valeur augmente chaque année; il est donc avantageux d'en développer la culture.

Il faut d'ailleurs remarquer que dans la forêt de chênes-liège les arbres sont espacés et que, par suite, le pâturage peut s'y exercer avec modération dès qu'elle est à l'abri de la dent du bétail.

Au-dessus de 600 mètres d'altitude les maquis de cistes devraient être mis en défens. Ils se transformeraient rapidement en beaux taillis aptes à la production du charbon et deviendraient ainsi une source de revenus pour leurs propriétaires.

Il serait très facile et peu coûteux d'augmenter la surface de la forêt corse. Il existe dans l'île d'immenses étendues improductives qui constituent de maigres pâtures et qui, laissées en repos, se transformeraient d'elles-mêmes en maquis. Ce n'est qu'exceptionnellement ou pour introduire une essence précieuse qu'il faudrait recourir aux plantations.

6° Contre les incendies il semble difficile d'étendre à la Corse les dispositions de la loi algérienne. Les moyens manquent pour contraindre les habitants à la surveillance, les amendes globales ne seraient pas payées et l'on peut se demander si les rivalités qui existent parfois de commune à commune ne propageraient pas le mal qu'on veut guérir.

Mais on pourrait étudier une loi analogue à celle qui régit les forêts des Maures et de l'Estérel et donne dans cette région de bons résultats.

Il faudrait dans cette loi prévoir une longue mise en défense après le passage du feu et des dispositions permettant de mettre un terme aux agissements de ceux qui, pour se procurer du bois à vil prix, n'hési-

tent pas à sacrifier les intérêts de toute la population.

L'Etat s'impose chaque année des sacrifices pour renforcer pendant la période dangereuse le service de surveillance autour des bois domaniaux. Il entretient pendant l'été des gardes spéciaux chargés de faire le guet et de se rendre immédiatement sur les points où l'incendie éclate. Il fait ouvrir des tranchées pare-feu qui, le plus souvent, suffisent à localiser les sinistres et constituent toujours des bases très sérieuses de défense.

Il serait à désirer que ces mesures fussent généralisées et que le département ainsi que les communes voulussent bien contribuer pour une petite part à l'extension de ces dispositions aux plus beaux massifs communaux.

Jusqu'à ce jour, les demandes adressées dans ce sens au conseil général et aux intéressés sont restées sans suite.

CONCLUSIONS

Nous avons l'honneur, en conséquence, de demander que la commission veuille bien émettre les vœux suivants :

I. — En ce qui concerne le déboisement.

1° Que les dispositions de la loi du 18 juillet 1906 ne soient pas applicables à la Corse pour qui l'on reviendrait à la législation antérieure;

2° Que les lois de répression soient appliquées avec une fermeté impartiale;

3° Que l'administration soit invitée à étudier une loi contre l'incendie analogue à celle du 19 août 1893, relative aux mesures à prendre contre l'incendie dans la région des Maures et de l'Estérel, en prévoyant surtout des sanctions efficaces;

4° Que les 12,000 hectares Boisés administrés directement par les communes soient soumis au régime forestier.

II. — En ce qui concerne le reboisement ou l'extension des surfaces boisées.

1° Que l'Etat achète à l'amiable la plus grande quantité possible de terrains communaux ou même particuliers en vue du reboisement;

2° Qu'il subventionne très largement tous les travaux de reboisement qui pourraient être entrepris soit par les communes, soit par les particuliers;

3° Que l'on favorise par des subventions toutes les initiatives émanant d'associations se proposant, comme le Touring-Club, comme la société pour l'aménagement des montagnes, d'améliorer les terrains de montagnes au double point de vue de la forêt et des pâturages.

III. — En ce qui concerne la gestion forestière.

1° Que les administrations compétentes prennent les mesures nécessaires pour assurer le paiement régulier des gardes forestiers communaux, en attendant qu'une loi générale ou particulière à la Corse domaniale tous les gardes forestiers;

2° Que des avantages spéciaux analogues à ceux existant en Algérie soient accordés au point de vue de l'avancement et du traitement aux fonctionnaires continentaux appelés en Corse.

Annexes au rapport sur les forêts et le service forestier.

- 1. Etat des forêts domaniales.
- 2. Etat des surfaces incendiées.

- 3. Note concernant la loi du 18 juillet 1903.
- 4. Bilan de la production des forêts domaniales en Corse.

ANNEXE N° 1

Relevé des forêts domaniales de la 30^e conservation.

NOMS DES FORÊTS AMÉNAGÉES	CONTENANCES	NOMS DES FORÊTS NON AMÉNAGÉES	CONTENANCES
	hectares.		hectares.
Aitone.....	1.673 88	Albarello.....	364 88
Boraccaggio-Marghèse.....	2.739 06	Biancone.....	115 49
Bavella.....	877 21	Cerotte.....	137 64
Calenzana.....	3.012 96	Coscione.....	804 "
Chiavari.....	2.246 52	Forca.....	269 66
Fango.....	3.992 35	Libio.....	922 99
Marmano.....	2.201 48	Lindinosa.....	728 82
Pietrapiana.....	1.040 70	Lonca.....	825 06
Pineta (aménagement suspendu).....	734 72	Melo.....	584 99
Rospa Sorba.....	773 20	Piana.....	238 12
Saint-Antoine.....	1.045 88	Dineto.....	163 68
Sambuco.....	931 65	Puntenillo.....	382 13
San-Martino.....	400 14	Querceta.....	429 30
San-Pietro-di-Verde.....	1.020 29	Sabineto.....	476 04
Tartagine Melaja.....	2.782 98	Stella.....	325 64
Tavignano.....	966 "	Tretorre.....	668 10
Tova.....	2.755 "	Vallemala.....	793 93
Valdoniello.....	4.700 "	Vizzavona.....	1.534 94
Vero.....	303 39	Vizzavona (Fonds à l'Etat, superficie à la commune).....	349 43
Zonza-Est.....	1.450 04		
Zonza-Ouest.....	825 89		
Total.....	36.473 34	Total.....	10.114 84

NOTA. — Sur les 36,473 hectares 34 ares de forêts aménagées, 10,131 hectares 42 ares ne sont pas compris dans les aménagements.

RÉCAPITULATION

Forêts aménagées (36.473 hect. 34 a.)...	} Contenance aménagée.....	25.841 hect. 92 a.
Forêts non aménagées.....		Contenance en dehors des aménagements.....
Total général.....		46.588 hect. 18 a.

ANNEXE N° 2

Etat des surfaces incendiées dans les bois soumis au régime forestier.

DATES	SURFACES incendiées.	DOMMAGES causés.
	Hectares.	Francs.
De 1868 à 1897.....	40.656 30	3.847.472
1898.....	629 44	26.704
1899.....	361 29	21.463
1900.....	30 16	887
1901.....	1.524 61	30.871
1902.....	904 64	85.935
1903.....	2.027 58	75.857
1904.....	1.815 52	33.711
1905.....	467 38	12.586
1906.....	1.651 37	14.805
1907.....	717 86	46.914
Totaux de la dernière décennie.....	9.829 85	319.738
Totaux depuis 1868.....	50.486 15	4.167.210

ANNEXE N° 3.

Modification de la loi du 18 juillet 1906.

La loi du 18 juillet 1906 a abaissé les pénalités prévues par le code forestier :
 A l'article 144 pour l'enlèvement des pierres, terre, gazon, bruyères, herbages...
 A l'article 192 pour la coupe des arbres de plus de 2 décimètres de tour.
 Elle a, en outre, supprimé la prison qui pouvait être prononcée pour les délits de l'espèce.
 Ces mesures de clémence constituent en

Corse un encouragement pour les délinquants; car, nous le répétons, les amendes rentrent difficilement, et les certificats d'indigence délivrés à profusion, le plus souvent, dans un but électoral, mettent à l'abri des poursuites les pires délinquants.

On devrait déposer un projet de loi stipulant que les dispositions de la loi du 18 juillet 1906 ne sont pas applicables, pour le moment, à la Corse en ce qui concerne les modifications apportées aux articles 144 et 192 du code forestier.

ANNEXE N° 4.

Etat des produits en argent des forêts domaniales et des dépenses faites par l'administration des eaux et forêts en Corse pendant la dernière décennie.

ANNÉES	MONTANT total de la production en argent.	MONTANT des dépenses.	EXCÉDENT	
			des dépenses sur les produits.	des produits sur les dépenses.
1898.....	43.049 ^f 67	215.234 ^f 08	172.184 ^f 41	"
1899.....	42.186 53	207.238 06	165.051 53	"
1900.....	68.446 69	214.413 88	145.967 19	"
1901.....	49.951 21	223.972 61	174.021 40	"
1902.....	38.448 62	218.748 14	180.299 52	"
1903.....	57.029 78	220.620 58	163.590 80	"
1904.....	32.670 32	217.125 01	184.454 69	"
1905.....	56.564 78	223.044 29	166.479 51	"
1906.....	83.644 85	223.955 43	140.310 58	"
1907.....	81.089 85	240.029 73	155.920 88	"
	556.082 30	2.204.381 81	1.648.299 51	"
Moyenne annuelle.....	55.608 23	220.438 18	164.829 95	"

Contenance totale des forêts domaniales, 46,588 hectares 18 ares.

Dépense annuelle moyenne par hectare : $\frac{164.829 95}{46.588 18} = 3 \text{ fr. } 53.$

L'inspecteur des améliorations agricoles,
 Signé : CARRIER.

ASSISTANCE ET HYGIÈNE

Rapport présenté au nom de la sous-commission
PAR M. PUJALET

Esquissant à grandes lignes dans son rapport au Président de la République le caractère général de la situation économique financière et administrative de la Corse, M. le président du conseil a consacré au fonctionnement des lois d'assistance et d'hygiène, une phrase qu'il convient de citer en tête de cette étude :

« Ou bien elles ont dévié de leur but, ou bien elles se sont heurté à une force d'inertie invincible ; dans l'un et l'autre cas, elles ont été très mal ou pas appliquées, engendrant une série de contradictions et d'abus, source de ruine pour le département comme pour l'Etat ».

C'est, avant la lettre, le résumé très exact — trop exact ! — des constatations que la sous-commission a faites au cours de sa tournée en Corse sur la façon dont ces lois avaient été comprises dans ce département, sur les conditions dans lesquelles elles avaient fonctionné, et sur les résultats auxquels leur application avait abouti. Ces constatations sont telles qu'elles lui feraient même volontiers considérer comme teintée d'un peu d'indulgence la sévérité de cette appréciation. Les lois de solidarité sociale se tiennent ; on ne peut parler des unes sans parler des autres. Aussi bien, pour ce qui regarde la Corse, si les abus auxquels elles ont donné lieu sont différents à raison de leur spécialisation d'origine, ils sont identiques quant à leur cause profonde et à leurs effets. Ces lois, dit encore le rapport de M. le président du conseil, sont toutes également en contradiction avec la mentalité corse, puisqu'elles ont pour but précisément de réclamer des intérêts particuliers la satisfaction des intérêts collectifs.

Tout a été dit sur la mentalité corse, et ce ne sont pas les Corses qui ont mis le moins d'empressement à en tirer argument, soit pour l'opposer comme une justification aux faits articulés contre eux, soit pour la dénoncer comme un grief complémentaire au procès qu'ils se sont parfois laissé aller à faire à leurs propres compatriotes. Aussi ne s'agit-il pas d'aborder une fois de plus un problème de psychologie ethnique passablement confus et de solution douteuse et lointaine. Il importe seulement de regarder quelle influence cette mentalité a eue sur le fonctionnement des lois de solidarité sociale en Corse et de voir par quelles mesures on peut tenter de lui faire échec.

C'est à cette préoccupation que répond la présente enquête. Elle abordera tour à tour l'examen de l'application des lois : du 15 juillet 1893 sur l'assistance médicale gratuite, du 14 juillet 1905 sur l'assistance obligatoire aux vieillards, infirmes et incurables, du 23 décembre 1874 sur la protection des enfants du premier âge, du 15 février 1902 sur la protection de la santé publique, et conclura en proposant l'adoption de mesures administratives destinées à assurer en Corse à toutes ces lois un fonctionnement plus régulier et plus sincère.

I

ASSISTANCE MÉDICALE GRATUITE

Le fonctionnement de la loi du 14 juillet 1893 en Corse a été soumis à des réglementations successives dont il est nécessaire de parler avant d'arriver à la réglementation actuelle.

Le premier règlement du service départe-

mental de médecine gratuite adopté par le conseil général date du 1^{er} septembre 1895. Il attribuait aux médecins une rémunération de 1 fr. par visite et de 25 centimes par kilomètre de distance parcourue. Les dépenses de visites médicales, sous l'empire de cette réglementation, s'élevèrent en 1896 à la somme de 63,875 fr., et en 1897 à la somme de 97,182 fr.

Frappés de cette progression excessive, l'administration préfectorale et le conseil général cherchèrent à prévenir une augmentation nouvelle et, par un second règlement adopté le 28 août 1897, transformèrent la rémunération par visite et par kilomètre en allocation forfaitaire de 15 centimes par habitant.

Instantanément les mémoires des médecins du service baissèrent et n'atteignirent en 1898 que 53,057 fr. et, en 1899, que 43,750 francs.

Chose remarquable, les frais pharmaceutiques suivirent le même mouvement dégressif.

Ils avaient été en 1896 de 49,238 fr., et en 1897 de 60,524 fr.

Ils descendirent en 1898 à 43,865 fr., et en 1899 à 53,860 fr.

Malheureusement, le 2 septembre 1892, un esprit différent suggéra le retour au précédent état de choses. Un troisième règlement rétablit la rémunération à la visite avec indemnité kilométrique, en l'aggravant de ce fait que l'indemnité qui était, d'après le règlement de 1895, de 25 centimes par kilomètre fut portée à 40 centimes. L'effet de cette disposition se fit sentir dès l'année suivante. Les frais de visites médicales s'élevèrent :

En 1900, à.....	66.766 fr. 34
En 1901, à.....	90.728 fr. 38
Et en 1902, à.....	112.314 fr. 54

Devant cette montée progressive dans les dépenses, nouvelles alarmes du préfet et du conseil général. Le 28 octobre 1902, un quatrième règlement fut adopté, destiné à paralyser, au point de vue des visites, toute récurrence d'abus de la part des médecins. C'est le règlement actuellement en vigueur.

Aux termes de ce règlement, le département est divisé en un certain nombre de circonscriptions médicales, dotées chacune d'une allocation fixe, calculée d'après le chiffre de la population et la valeur du centime communal. Les médecins, dans chaque circonscription, se partagent cette allocation au prorata des visites faites. Pour l'ensemble des circonscriptions, le total des dépenses ainsi prévues, figure chaque année au budget pour une somme forfaitaire de 99,200 fr.

Ce total n'a jamais été atteint. Le service de l'assistance médicale gratuite n'a jamais fonctionné et ne fonctionne encore que dans une partie des communes de la Corse. Cela tient à diverses raisons. Pour certaines communes, il y eut ignorance de la loi ou indifférence à l'application de ses dispositions. Pour d'autres, qui l'appliquèrent dès le début, il y eut recul, de la part des municipalités, devant l'aggravation des charges qui en résultaient pour les finances communales. Des raisons d'ordre moins relevé inclinèrent certains maires, plus préoccupés de politique que d'administration, à ne pas faire fonctionner dans leur commune un service dont le résultat le plus net, à leurs yeux, était de favoriser des médecins qui n'étaient pas de leur bord. Il y eut, de ce fait, une fluctuation constante dans le chiffre des communes soumises à l'application de la loi ; leur nombre est actuellement de 190, sur 364.

Les dépenses de visites médicales, limitées par le crédit fixé par le nouveau règlement, descendirent proportionnellement au nom-

bre des communes où fonctionnait le service. Elles furent :

En 1903 de.....	62.077 23
En 1904 de.....	57.625 17
En 1905 de.....	51.086 86
En 1906 de.....	56.550 02
Et en 1907 de.....	51.336 32

Mais un fait inattendu se produisit alors. Les dépenses des pharmaciens qui n'avaient encore donné lieu à aucune observation particulière s'enflèrent tout à coup et atteignirent à des proportions démesurées. Après avoir été :

	fr.	c.
En 1896, de.....	49.283	83
En 1897, de.....	60.524	44
En 1898, de.....	43.865	40
En 1899, de.....	53.860	68
En 1900, de.....	56.217	18
En 1901, de.....	73.008	58
En 1902, de.....	77.037	67

elles montèrent subitement et progressivement :

	fr.	c.
En 1903, à.....	103.293	78
En 1904, à.....	126.438	97
En 1905, à.....	139.301	52
En 1906, à.....	182.812	64
Et en 1907, à.....	231.207	74

Ce sont là des chiffres fantastiques. On s'en effraierait moins si une telle progression était la conséquence d'une application plus générale de la loi, c'est-à-dire si un plus grand nombre de communes étaient admises à ses bienfaits. Mais c'est le contraire qui se produit. En 1904, quand les dépenses pharmaceutiques s'élevaient à 126,438 fr., la loi fonctionnait dans 207 communes ; elle ne fonctionne aujourd'hui que dans 190 communes, et les dépenses se sont élevées à 231,207 fr., près du double. Aucune réclamation d'indigents n'émanant des 174 communes non soumises à la loi, il faudrait conclure que les maladies ne cessent de sévir précisément là où, d'après le chiffre des médicaments livrés, elles sont les mieux combattues. La consommation des produits pharmaceutiques semble n'avoir d'autre effet que de s'exaspérer elle-même, et l'intervention assidue de la science médicale qu'à multiplier le nombre des malades et qu'à prolonger la durée des maladies...

C'est en présence de ces constatations que se trouva la sous-commission, à son arrivée à la préfecture d'Ajaccio. Le préfet, M. Chaleil, n'avait pas attendu ce moment pour s'inquiéter d'une situation si préjudiciable aux finances du département, des communes et de l'Etat, et ses rapports au ministre de l'intérieur, ses circulaires aux maires, les réformes apportées par lui dans le fonctionnement du service, toutes choses dont il sera parlé plus loin, témoignent assez de sa clairvoyance administrative et de sa sollicitude pour les divers intérêts confiés à sa garde.

Les dépositions faites devant la sous-commission, par certaines personnalités politiques ou autres, montrèrent qu'il n'était pas seul en Corse à s'inquiéter de cet état de choses. Les unes signalèrent les abus résultant de la confection des listes d'assistés, les autres dénoncèrent l'entente dolosive de certains médecins et de certains pharmaciens. « La médecine gratuite ne profite réellement qu'aux médecins et aux pharmaciens », dit une pétition. « Des lois détournées de leur but initial et devenant une exploitation éhontée, tel est le bilan de nos lois dites de solidarité sociale », dit une autre. Le dossier du rapporteur est encombré non seulement de plaintes ayant un caractère général, mais de dénonciations individuelles.

Ainsi mise en éveil, la sous-commission a eu à se préoccuper de déterminer dans

quelles conditions et sous quelles formes avaient pu se produire : a) les irrégularités et les abus concernant la confection des indigents admis à l'assistance; b) les irrégularités et les abus concernant les visites médicales; c) les irrégularités et les abus concernant les dépenses pharmaceutiques.

a) Confection des listes d'assistés.

Près de la moitié des municipalités de la Corse se sont, comme il vient d'être dit, dérobées à l'obligation que leur fait la loi d'assurer à tout Français privé de ressources l'assistance médicale gratuite à domicile ou dans un établissement hospitalier. C'est un premier sujet d'étonnement.

Un autre est l'inertie ou, pour parler plus exactement, l'inexistence des bureaux d'assistance. Instituée dans chaque commune dès le début de l'application de la loi en Corse, leur vie administrative fut sans geste et sans lendemain. Ils abandonnèrent le rôle pour lequel le législateur les avait créés, sans même savoir en quoi il consistait. Ignorants, ignorés, d'effacements en effacements, ils tombèrent dans un si profond oubli que nul ne songea à leur appliquer, en temps opportun, les dispositions de la loi du 5 août 1874 relatives au renouvellement des membres des commissions administratives; et d'eux-mêmes ils s'éteignirent, comme ils avaient vécu, théoriquement...

Un troisième sujet d'étonnement est le trop général oubli par les conseils municipaux et les maires des formalités légales destinées à garantir contre tout abus d'inscription les finances des trois collectivités intéressées. Pas de délibération des assemblées communales, pas d'avis de dépôt des listes établies, pas d'envoi de ces listes au préfet et aux sous-préfets, pas de recours aux commissions cantonales, et, en fait, inexistence de ces juridictions d'appel, l'administration étant, à l'égard des habitants des communes, tenue dans l'ignorance des décisions prises et, de ce fait, hors d'état de se rendre compte du bien fondé des inscriptions. Les conseils municipaux, ou pour mieux dire les maires, en prirent longuement à leur aise avec les formalités obligatoires d'une loi qui pesait relativement peu sur les finances communales et dont ils tiraient individuellement quelque profit, et personne, parmi ceux qui avaient qualité pour le faire, ne parut vouloir y mettre obstacle. Et ce n'est pas le moindre sujet d'étonnement que de voir, d'année en année, l'administration préfectorale si vivement alarmée par la répression générale des fantaisies municipales sur la situation budgétaire des communes, du département et de l'Etat, et pourtant si obstinée à les ignorer dans leurs manifestations individuelles et locales. Constatant que, dans son ensemble, un service marche mal, remanier le règlement qui lui est appliqué dans l'espoir qu'il fonctionnera mieux, n'est qu'une partie du rôle de cette administration; il reste encore à surveiller de près les conditions d'application de ces règlements et à se rendre compte attentivement des raisons pour lesquelles ce qui devait marcher mieux continue à marcher mal. C'est une curiosité qui n'a rien de déplacé...

La tolérance administrative ne justifie pas, mais explique en partie les abus commis par les maires. Ces abus ont été dénoncés en bloc par M. le président du conseil. Ils ont pour origine, sans exception, la politique de clan qui veut que les amis de la municipalité au pouvoir aient tous les droits et que ses adversaires n'en aient aucun. Les premiers peuvent obtenir d'être inscrits comme indigents, eussent-ils largement de quoi vivre; les seconds ne songent même pas à le demander, n'eussent-

ils plus un morceau de pain, étant assurés d'un échec. Ils attendront, s'ils peuvent, un retour de la fortune politique. Les exemples abondent et l'on n'en finirait pas s'il fallait les citer tous. Dans telle commune le nombre des assistés atteint les deux tiers de la population; on y voit figurer des gens tenant boutique, des propriétaires fonciers, etc., etc. Les listes, déjà hors de proportion avec la normale dès le premier trimestre, s'allongent sans mesure au cours de l'année du fait des inscriptions d'urgence. Ces inscriptions, est-il besoin de le dire, ne sont presque nulle part soumises pour ratification au conseil municipal.

Inobservation des formes légales, irrégularités et abus dans la confection des listes, telle était la situation au commencement de 1907. C'est alors que M. le préfet Chaleil entreprit l'œuvre de salubrité administrative que réclamait la saine application des lois d'assistance.

Et d'abord, il rendit la vie aux bureaux d'assistance. Ce sont eux qui doivent procéder à l'établissement de la liste des personnes proposées pour l'assistance médicale. L'importance de leur rôle est considérable. Composés pour un tiers des membres élus par le conseil municipal et pour les deux autres tiers de membres choisis par le préfet, ils semblent, aux yeux de l'administration, devoir offrir toutes garanties d'impartialité et de justice. Mais ils sont présidés par les maires!... Il serait oiseux de dire que les maires, en Corse, disposent de quelque influence sur les commissions qu'ils président. Le danger n'a pas échappé au préfet. Après avoir, en juillet 1907, réorganisé dans l'ensemble des communes du département les bureaux d'assistance, il s'est préoccupé d'assurer, à la régularité de leur fonctionnement et à l'équité de leurs délibérations, une garantie nouvelle, et, après de longues démarches auprès du ministère de l'instruction publique, il a obtenu que l'instituteur, dans chaque commune, fit partie de la commission administrative.

Il multiplia, d'autre part, les interventions auprès des municipalités sous formes d'avis personnels ou de circulaires.

Au mois de septembre 1907, il invita les maires à établir les listes avec toute la régularité de procédure exigée par les articles 12, 14 et 15 de la loi; elles durent être dressées en quadruple expédition, un exemplaire étant destiné aux archives de la mairie, un autre à la sous-préfecture et les deux autres aux services de contrôle de la préfecture. Il les mit en garde contre les dangers auxquels les exposerait l'abus des inscriptions d'urgence et leur signala en tout état de cause, l'obligation où ils étaient, pour dégager leur responsabilité personnelle, de faire ratifier ces inscriptions par le conseil municipal dans sa plus prochaine séance.

Le 11 janvier 1908, il s'adressa aux médecins et pharmaciens ayant adhéré au règlement de l'assistance médicale. Il appela leur attention sur l'invalidité des listes dressées en dehors des formes légales, et sur l'irrecevabilité des mémoires établis pour soins ou médicaments délivrés à des assistés irrégulièrement inscrits.

Il spécialisa enfin à la préfecture, dans un service distinct, le contrôle de l'application des lois d'assistance.

Ce sont là des mesures excellentes, qui ont déjà donné d'appréciables résultats. Mais ces résultats sont bien faibles à côté du mal qu'il s'agissait de guérir.

b) Dépenses de visites médicales.

Après avoir subi les fluctuations que l'on a vues, les dépenses médicales ont été immobilisées par le règlement de 1902 au chiffre forfaitaire de 99,200 fr. pour l'en-

semble des communes. En se plaçant strictement au seul point de vue des dépenses accusées par les mémoires des médecins, il ne saurait, pour cette partie du service, être question d'abus. Du moins ceux qui seraient commis n'ont aucune répercussion sur les finances du département et de l'Etat, protégées par le forfait, et seules les communes intéressées pourraient être fondées à s'en plaindre. Si l'on compare le chiffre annuel de la dépense, 55,000 fr. en moyenne, avec le nombre total des assistés du département, 14,000 environ, soit une moyenne de 4 fr. par assisté, si l'on tient compte de la difficulté des communications de commune à commune, des frais qui résultent pour les médecins de chacun de leurs déplacements, on peut même estimer que la rémunération touchée par ces derniers en fin d'année ne correspond pas toujours à la dépense faite, et être tenté de rechercher un mode d'allocation qui leur soit plus équitable.

Par contre, on ne peut s'empêcher d'exprimer le regret que dans trop de localités le médecin de l'assistance soit également le maire de la commune. Quelque désintéressément que l'on suppose à un maire, il lui sera bien difficile de faire table rase de toute préoccupation professionnelle et d'oublier, au moment où il dresse la liste des assistés que ce sont autant de clients qu'il se donne! Cette difficulté n'est d'ailleurs pas spéciale à la Corse, et l'on peut formuler le même regret pour les départements du continent.

c) Dépenses pharmaceutiques.

C'est là que gît le lièvre.

L'effrayante progression signalée au début de ce rapport dans les dépenses pharmaceutiques depuis l'année 1902, époque où les médecins furent astreints à limiter à un chiffre forfaitaire leurs frais de visites, la progression en sens inverse entre le nombre des assistés et celui des dépenses, l'incroyable prix moyen de revient pour cette catégorie de dépenses par assisté (16 fr.), la disproportion dans les dépenses entre certaines circonscriptions et certaines autres, sans justification suffisante de conditions climatériques ou sanitaires (1), tout dénonce les pratiques les plus abusives de la part des uns et les plus éhontées complicités de la part des autres.

Il ne s'agit pas de faire ici de personnalités. On peut s'en tenir aux faits. Les constatations faites par la commission de vérification des mémoires pharmaceutiques, instituée par le préfet il y a un an, et fonctionnant pour la première fois au mois de septembre dernier, suffiront à édifier la commission sur les abus auxquels pharmaciens, médecins et maires, se sont livrés dans un certain nombre de communes.

Les mémoires des pharmaciens établis pour le premier semestre 1908 paraissent régulièrement rédigés; ils sont visés par les maires et ne mentionnent aucun médicament qui ne soit, quant à sa nature et quant à son prix en conformité étroite avec le tarif réglementaire.

Mais un examen plus attentif permet de faire, pour un trop grand nombre d'ordonnances, une série de curieuses observations.

Il faut noter d'abord la prédisposition des médecins à ordonner en général des médicaments d'un prix très coûteux et à une dose très élevée: tel produit pharmaceutique ordonné en général à la dose maxima

(1) Les dépenses pharmaceutiques, en 1907 étaient, pour l'arrondissement de Calvi de 1,839 fr., pour l'arrondissement de Bastia de 5,776 fr., pour l'arrondissement de Corte de 26,000 fr., pour l'arrondissement de Sartène de 77,760 fr., et pour l'arrondissement d'Ajaccio de 119,499 fr.

de 10 l'est à la dose de 100 (pilules de digitale, extrait d'opium, teinture de Beaumé, etc., etc.). L'emploi de ces médicaments délicats et dangereux n'est, dans la plupart des cas, l'objet d'aucune prescription. La même ordonnance porte une si grande variété de médicaments (quinquina, morphine, bismuth, iodoforme, magnésic) qu'on ne sait ce qu'il faut le plus admirer, ou qu'un malade puisse être à la fois atteint d'affections si diverses ou qu'il puisse résister à l'application de produits si contradictoires.

Autres faits. — La plupart des ordonnances ne sont pas rédigées sur les feuilles détachées des carnets à souche réglementaires. Dans un grand nombre d'ordonnances l'écriture de la prescription n'est pas celle de la signature, en sorte que l'on serait tenté de croire ou que le médecin se fait accompagner dans ses visites par un secrétaire, ou qu'il dicte ses ordonnances au malade...

Autres faits encore. — Des paquets d'ordonnances ont été adressés à l'administration soigneusement ficelés, composés de feuilles de dimensions égales, et d'une telle propreté qu'on demeure confondu qu'après avoir passé par tant de mains, celles du médecin qui les a établies, celles du malade qui les a portées à la mairie, celles du maire qui les a visées, et celles du pharmacien qui les a remplies, elles soient encore si miraculeusement fraîches et intact de tout froissement. On se demande quelles empreintes digitales le service anthropométrique relèverait dans ces ordonnances, si on les lui confiait quelque jour... Elles offrent encore cette particularité que la même main qui a prescrit les médicaments a spécifié en regard le prix de la dépense, additionné le montant et préparé le visa du maire. On ne peut être plus prévenant.

Faut-il encore ajouter quelques traits curieux à ceux qui viennent d'être cités. Il est, dans la montagne, telle commune parfaitement salubre, où règnent cependant, en permanence, les maladies les plus diverses; mais dociles et disciplinées, elles n'atteignent les habitants que par ordre rigoureusement alphabétique. Tour à tour ont besoin de médicaments les malades en A, puis les malades en B, puis les malades en C, et ainsi de suite, au cours de l'année, jusqu'aux malades en Z, s'il s'en trouve. Quand l'alphabet est épuisé, le pharmacien remonte à la lettre A; les dates changent; seul reste immuable l'ordre de marche des figurants, qui défilent le long de son mémoire, interminablement.

Que la dépense du service en produits pharmaceutiques ait atteint en 1907 le total fabuleux de 231,000 fr., comment, dès lors, s'en étonner? Le prix des ordonnances est presque toujours très élevé. Tel pharmacien a fourni, pour le premier semestre 1908, un mémoire de 11,232 fr., portant sur 4,383 ordonnances, ce qui met l'ordonnance au prix moyen de 2 fr. 85. Dans telle autre commune, le prix moyen de l'ordonnance s'élève à 14 fr. 60. Si la loi était appliquée dans toute la Corse sur les mêmes bases que dans certaine petite localité, il faudrait 4,900,000 fr. pour approvisionner en médicaments les indigents du département.

Ces constatations, ces chiffres en disent assez. La collusion entre maires, médecins et pharmaciens est un fait établi. En matière de dépenses pharmaceutiques la sincérité est l'exception, le dol est la règle, et d'avance tout mémoire de pharmacien est frappé de suspicion. Les mesures administratives prises par le préfet, concernant la confection des listes d'assistés, le contrôle exercé par la commission de vérification nommée par lui sur les dépenses pharmaceutiques sont évidemment de nature à atténuer partiellement la virulence du mal mis à jour. Elles ne le guériront pas défini-

tivement. Un relâchement dans le fonctionnement des contrôles administratifs, tels qu'ils sont actuellement organisés, lui redonnera toute sa force mauvaise. Il faut donc chercher un remède d'action décisive et dont l'application concilie à la fois, sans aléa possible, les justes droits des déshérités et les légitimes égards dus aux finances publiques.

II

Loi du 14 juillet 1905.

ASSISTANCE OBLIGATOIRE AUX VIEILLARDS, INFIRMES ET INCURABLES

Ce n'est que dans les premiers mois de l'année 1907 que la loi de l'assistance obligatoire aux vieillards, infirmes et incurables a commencé à être appliquée. Et tout de suite, son fonctionnement a donné naissance aux mêmes abus qui s'étaient produits dans le fonctionnement de l'assistance médicale gratuite. Irrégularités de procédure dans la confection des listes d'assistés; partialité de la part des municipalités et des conseils municipaux dans l'admission ou le rejet des candidatures, inscriptions injustifiées, et, comme une sorte de pendant au scandale des délivrances abusives d'ordonnances pharmaceutiques de la loi de 1893, délivrances abusives de certificats médicaux d'infirmité ou d'incubilité.

Le préfet a cherché, sans délai, à mettre bon ordre à ces abus. Consécutivement, par ses circulaires, du 7 novembre 1907, des 8 et 18 janvier 1908, il a donné, précisé, renouvelé aux maires ses instructions sur la façon dont le fonctionnement de la nouvelle loi devait être assuré à son point de départ. Par sa circulaire du 17 décembre 1907, il a indiqué aux membres des commissions cantonales dans quel esprit administratif de stricte équité ils devaient examiner les réclamations portées devant eux. Désireux de donner au contrôle sur pièces des bureaux de la préfecture un élément d'appréciation exact et sincère, il a (circulaire du 11 janvier 1908) fait appel au concours des percepteurs. Ayant obtenu du ministre de l'instruction publique que l'instituteur de chaque commune fit partie du bureau d'assistance, il a indiqué à ces fonctionnaires (circulaire du 15 janvier 1908) quelle était la tâche qui leur incombait et quel souci d'impartialité éclairée ils devaient apporter à son accomplissement. Il est allé plus loin. L'entrée en scène des instituteurs dans le fonctionnement des lois d'assistance constituait une première mesure d'exception. Le préfet ne se crut pas suffisamment garanti par elle contre les erreurs et les abus possibles. Et il s'adressa à la gendarmerie. Les gendarmes, en Corse, sont-ils très en dehors et au-dessus des passions qui agitent et divisent la population de chaque commune? Il serait téméraire de l'affirmer. Mais ce sont des soldats et, comme tels, obligés d'apporter dans l'exécution des ordres reçus une conscience et un zèle qu'il est plus chanceux d'aller demander ailleurs. Le préfet, autorisé par le ministère de la guerre, chargea donc les gendarmes de recueillir, de commune en commune, les renseignements destinés à compléter à la préfecture les dossiers du service. Ils furent, d'une certaine façon, les contrôleurs sur place du préfet. Mais leur contrôle, dont l'objet était déterminé par un questionnaire préparé par le bureau compétent, ne portait que sur l'âge, les ressources, la situation de famille de l'assisté. La situation pathologique, pour ceux qui se réclamaient d'un cas d'infirmité ou d'incubilité, restait à examiner. Ce contrôle, de caractère médical, fut confié au médecin inspecteur départemental de l'hygiène.

Toutes les précautions semblaient donc prises par le préfet pour prévenir ou démasquer les irrégularités ou les abus; et il n'y avait plus qu'à attendre l'heureux résultat de tant d'efforts. Le voici :

Au 31 décembre 1907, le nombre des assistés de la loi du 14 juillet 1905 était de 4,608. Six mois après, le 31 juillet 1908, il avait atteint le chiffre de 6,993. Même en tenant compte de ce fait qu'en 1907 la loi n'en était qu'à la période initiale d'application, il faut reconnaître que c'était là un joli bond. Si la progression a continué le chiffre de 1907 doit avoir été doublé.

L'effectif des bénéficiaires de la loi de 1905 offre une particularité remarquable, c'est, par rapport au nombre de ses vieillards, l'énorme proportion de ses infirmes et de ses incurables. Sur les 4,608 inscrits du 31 décembre 1907, on compte 2,320 vieillards et 2,278 infirmes ou incurables. Cette proportion se retrouve, et même accentuée, dans le chiffre des inscrits relevé au 31 juillet 1908; sur un total de 6,993 assistés, il y a 3,523 vieillards et 3,470 infirmes et incurables.

Tant d'infirmes, tant d'incurables sont bien faits pour surprendre dans un pays où le climat est sain (plaines insalubres à part, d'ailleurs peu habitées) où l'alcoolisme n'est encore qu'à ses débuts, et où la mortalité moyenne est plus basse que la mortalité moyenne du continent. Il y a là une particularité dont l'inspecteur général des services administratifs, chargé de la tournée d'inspection en Corse au cours de l'année dernière, avait été frappé. Quelques enquêtes personnelles sur place lui ont permis d'avoir l'explication du mystère. Les médecins corses distribuent l'infirmité et l'incubilité avec autant de complaisance que le bismuth ou l'ipéca. Les maires — ce sont quelquefois les mêmes personnes — accueillent, les yeux fermés, les déclarations formulées dans ces certificats de fantaisie. Et les listes s'allongent de toute une clientèle de robustes infirmes et d'incurables courant les champs, à qui la faveur municipale a constitué d'aimables titres de rentes sur l'Etat.

Les médecins à qui l'on s'avise de reprocher l'extravagance de leurs diagnostics, lèvent les bras au ciel. Ils ont été tellement sollicités! Le postulant, sa famille, ses amis, le clan tout entier les ont circonvenus, guetés, traqués, que pouvaient-ils faire? Sans doute, le certificat délivré est d'une valeur scientifique discutable. Mais il ne lie personne. C'est au bureau d'assistance, à la municipalité, à l'administration, à n'en faire cas que dans la mesure raisonnable.

Singulier raisonnement, moins rare qu'on ne pense, et qui conduit à formuler d'avance sur cette catégorie de certificats la même appréciation qui a été portée sur les mémoires pharmaceutiques — ils sont suspects et appellent le contrôle.

Ce contrôle existe. Il a été confié à l'inspecteur départemental de l'hygiène, qui est médecin. Mais la direction des services d'hygiène est, en Corse, d'une importance qui ne permet guère au fonctionnaire qui en est chargé de distraire beaucoup de son temps pour d'autres occupations: ou bien ce serait l'exposer à ne très bien s'acquitter ni des unes ni des autres. L'inspecteur départemental de l'hygiène n'a pu, jusqu'ici, faire de contrôle médical qu'à l'occasion de ses autres déplacements. Cela est insuffisant. Il faut un service alerte, ininterrompu, toujours en éveil si l'on veut obtenir des résultats certains. Doit-on donc demander, comme cela existe dans certain département, la création d'un emploi spécialisé de contrôleur médical de l'assistance obligatoire? La mesure ne serait pas mauvaise; ailleurs, elle donne d'assez bons résultats. Mais elle serait d'une efficacité lente,

et exposerait, en Corse, le fonctionnaire qui en serait chargé à mille difficultés d'exécution. Rien ne dit même qu'il lui serait toujours possible d'avoir accès dans certaines communes. Quelques incidents relativement récents permettent d'envisager sans hardiesse cette hypothèse.

Il faut chercher le remède ailleurs.

III

Loi du 23 décembre 1874.

PROTECTION DES ENFANTS DU PREMIER ÂGE. — HYGIÈNE INFANTILE

Le rapport au Président de la République a appelé l'attention de la commission sur les causes de morbidité spéciale à la Corse, et, en première ligne, il cite « le manque absolu de soins médicaux pour l'enfant et l'hygiène alimentaire détestable à laquelle on le soumet ».

La race corse, jadis très prolifique (sa natalité, après avoir été de 32 pour 1,000 habitants de 1831 à 1840, a baissé progressivement à 29.7 de 1881 à 1890, puis à 25.8 de 1891 à 1900 et elle est actuellement de 21.4, alors que la natalité moyenne pour l'ensemble des départements est de 20.6) n'a, à aucun degré, le souci de l'hygiène. On en jugera plus loin en voyant comment est comprise et appliquée dans ce pays la loi de 1902, au point de vue de la salubrité publique. On en peut juger dès maintenant par la façon dont on y entend l'élevage des enfants. L'hygiène alimentaire à laquelle on soumet ces derniers, dès les premiers jours, témoigne d'une incroyable ignorance de la part des nourricières. La mère, fatiguée par les durs travaux auxquels les femmes de ce pays sont soumises, anémiées par une nourriture insuffisamment reconstituante, a généralement peu de lait. Dès le dixième ou le quinzième jour, les nouveau-nés sont nourris avec de la bouillie de pain assaisonnée d'huile d'olive; on leur donne aussi du café très sucré, du fromage, de la charcuterie... A ce régime, les enfants acquièrent rapidement des affections du tube digestif et sont emportés, soit par des entérites, soit par quelque épidémie dont le virus trouve chez eux un terrain de développement favorable. La mortalité infantile en Corse, qui est exactement le tiers de la mortalité du département, explique, par la sélection qu'elle opère, la robustesse caractéristique de la race. Ne peuvent évidemment résister à tant de causes pathogènes que les enfants très fortement constitués.

On a entrepris partout en France la lutte la plus active contre la mortalité infantile. C'est une des plus pressantes préoccupations actuelles des pouvoirs publics de conserver intacte la part du capital social que représente la vie d'un enfant. Qu'a-t-il été fait, en Corse, dans cet ordre d'idées? De la part de la population, rien. De la part de l'administration, peu de chose.

L'amour qu'ils portent à leurs enfants ne supplée pas, chez les Corses, à leur ignorance des principes d'hygiène puéricole. On vient de voir de quelle façon imprudente ils les nourrissent. Ils ne se préoccupent pas davantage des conditions de salubrité, de l'air qu'ils respirent. Dans certains villages pauvres, les nourrissons vivent, jour et nuit, dans des taudis dont l'aspect répond trop fidèlement au tableau trop attristant qu'en a donné le rapport au Président de la République : une pièce mal éclairée, mal odorante, au plancher disjoint, aux poutrelles vernissées de suie, moitié grenier, moitié cuisine, en communication immédiate avec l'étable ou l'écurie. Comment s'étonner dès lors des ravages que fait la tuberculose, du nombre prodigieux d'oph-

talmies, de la diffusion rapide de certaines fièvres, parmi les jeunes enfants?

Il appartiendrait aux maires de prendre contre ces logis insalubres les mesures qu'a prévues la loi de 1902. Mais les maires ne se rendent pas toujours bien compte de l'utilité des procédés de prophylaxie ou de désinfection que préconisent les règlements d'hygiène. Et puis, ce qui est déjà si difficile à faire accepter par les populations du continent le serait infiniment plus par celles de l'île. On ne peut espérer agir, en pareille matière, que par une lente éducation des esprits. L'intervention régulière d'un médecin, faisant, sur le mode de la causerie, à l'occasion d'un incident local, une conférence aux mamans de la façon d'élever et de nourrir leurs enfants, serait, de toutes les mesures, la plus adroite et la plus efficace.

Mais, où trouver ce conférencier? Les médecins ruraux sont en trop petit nombre; des cantons entiers en sont dépourvus, et les médecins des villes ne se soucient guère d'un rôle dont ils ne sentent pas le profit personnel immédiat. L'hygiène des nourrissons, la surveillance des enfants sont, en effet, des questions dont l'importance échappe aussi bien aux habitants des agglomérations urbaines qu'aux populations de la montagne ou de la plaine. Les conseils municipaux, qui reflètent quelquefois assez bien les opinions politiques, mais toujours très exactement les mœurs locales, n'ont jamais songé à faire le moindre effort en faveur d'œuvres de tutelle et de préservation infantiles. Bien mieux, ils se sont débrobés aux invitations qui leur ont été faites dans ce sens par les pouvoirs publics.

En 1892, le ministère de l'intérieur tenta d'instituer des crèches à Ajaccio, à Bastia et à Corte, et mit, à cet effet, à la disposition des municipalités intéressées une somme totale de 12,500 fr. — 5,000 pour Ajaccio, 5,000 pour Bastia et 2,500 pour Corte. Ces municipalités trouvèrent la subvention insuffisante, elles refusèrent de parfaire de leurs deniers la somme nécessaire au fonctionnement de ces œuvres, et le projet n'aboutit pas.

Le conseil général et l'administration préfectorale n'ont pas, jusqu'à l'année 1907, manifesté un intérêt beaucoup plus grand pour les questions infantiles. Il suffit de voir ce qu'ils ont fait en matière de protection des enfants du premier âge.

L'article 1^{er} de la loi du 23 décembre 1874 dispose que tout enfant âgé de moins de deux ans, qui est placé, moyennant salaire, en nourrice, en sevrage ou en garde, hors du domicile de ses parents devient, par ce fait, l'objet d'une surveillance de l'autorité publique ayant pour but de protéger sa vie et sa santé. L'inspection médicale des nourrissons, réglementée par le décret du 27 février 1877, est le rouage essentiel du service de la protection.

Cette loi, par les résultats que l'on était en droit d'attendre des visites multipliées des médecins inspecteurs, par l'enseignement puéricole dans son application pouvait être l'occasion, non seulement pour les nourrices salariées mais pour toutes les mères, par les œuvres d'assistance infantile que son fonctionnement pouvait suggérer à certains esprits enfin gagnés à la cause de l'enfance, était de celles dont il convenait le plus, en Corse, de favoriser la mise en train. Or, non seulement l'on ne constate, à ce point de vue, aucune initiative sérieuse et soutenue de la part de l'administration préfectorale, mais on ne voit pas, à un seul moment, l'administration supérieure s'inquiéter de cette absence d'initiative ni presser, par une intervention directe et spéciale les divers préfets de la Corse d'obtenir du conseil général les crédits nécessaires au fonctionnement réel de la loi. Si donc l'an-

née dernière encore elle n'était pas appliquée, il faut partager la responsabilité de cet état de choses équitablement entre les services de la préfecture et les services du ministère de l'intérieur.

Il convient de dire, à la décharge des uns et des autres, que l'application de la loi Roussel limitée strictement à son objet, c'est-à-dire aux seuls enfants placés en nourrice moyennant salaire n'apparaît pas en Corse avec le même caractère de pressante nécessité qu'elle comporte dans d'autres départements.

L'allaitement mercenaire est une rareté dans ce pays. C'est tout au plus si on y compte une quarantaine de nourrices, domiciliées pour la presque totalité, moitié à Ajaccio, moitié à Bastia. M. le préfet Chaleil a donc été bien inspiré en limitant provisoirement à ces deux villes l'application du service d'inspection, et à 500 fr. le crédit nécessaire à son fonctionnement immédiat. Il est allé au plus pressé.

Mais il s'agit maintenant d'étendre le service dans des conditions qui lui permettent de produire toute son utilité, dut-on le faire sortir du cadre un peu étroit où l'enferme la loi. Il faut, en effet, apprendre aux mères et aux nourrices à élever leurs enfants; il faut faire de l'enseignement puéricole par la parole et par l'exemple. Le meilleur enseignement viendra des œuvres de toute espèce qui, pour modestes qu'elles soient, ne manqueront pas de rayonner si elles sont entre de bonnes mains, et si elles se sentent soutenues et encouragées. Elles auront pour objet de protéger l'enfant avant sa naissance (consultations de nourrissons, mutualités maternelles) au moment de sa naissance (sociétés de charité maternelle) et après sa naissance (consultations de nourrissons, gouttes de lait, crèches, garderies, etc.). Ce programme paraît bien ambitieux, appliqué à un département encore novice dans la matière. Mais il est à longue échéance. Il ne s'agit d'ailleurs que de s'y mettre de bon cœur; et puisque l'initiative privée a fait sur ce point faillite à ce que l'on pouvait attendre d'elle, il faut s'en remettre à l'initiative officielle et étudier une organisation administrative basée sur l'organisation du service de la protection, avec extension du rôle du médecin-inspecteur à tout ce qui intéresse l'hygiène infantile.

IV

Loi du 15 février 1902.

PROTECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE

Il en est, en Corse, de la loi sur l'hygiène comme de toutes les lois de solidarité sociale dont le fonctionnement vient d'être étudié; son application est hésitante, incertaine et pleine de regrettables lacunes. Ce fait, il faut bien le reconnaître, n'est pas spécial à ce département, mais nulle part autant qu'en Corse il n'est utile d'y remédier plus vite.

Le rapport présenté au Président de la République peint d'une plume vigoureuse les mauvaises conditions d'hygiène dans lesquelles vivent les habitants des campagnes. Et il n'est que trop vrai que, du fait de l'insalubrité des logements, du fait de l'impureté de certaines eaux potables, du fait de la malaria qui sévit dans les parties basses de l'île, du fait enfin de la misère qui y règne un peu partout, les Corses sont exposés, plus que les habitants des départements continentaux, aux dangers des maladies les plus diverses. Et pourtant la moyenne de la mortalité est inférieure dans ce département à la moyenne de la mortalité générale de la France. Et c'est faire assez l'éloge du climat de cet admirable pays et de la solidité de la race que de constater qu'en dépit de tant de causes de morbidité,

le taux de la mortalité n'y est que de 19,9, quand elle est de 2,02 pour la France.

Mais l'auteur du rapport a passé les villes sous silence; il n'avait pas sans doute, d'encre assez noire pour les décrire. Il est difficile en effet d'imaginer, dans les centres les plus importants de l'île, plus total oubli de l'hygiène et de la propreté. Certains quartiers de grandes villes sont de véritables foyers pestilentiels. Des coins de rue servent de dépôt permanent à ordures. Nombre de cours intérieures sont d'immondes cloaques, d'où montent, vers les fenêtres, de répugnantes odeurs. On jette volontiers les eaux ménagères, et mieux encore, par la fenêtre; ce geste sans façon n'est pas spécial aux habitants des campagnes. Certaines maisons de rapport où l'architecte se préoccupe d'introduire ce qu'il pouvait de raffinement, s'agrémentent de canalisations extérieures de céramique dont la lourde tuyauterie rampe et zigzague le long des murailles. Sous l'action des variations atmosphériques, la poterie crève; on ne la répare pas toujours. Et l'on voit, au beau milieu des villes les plus populeuses, d'énormes bâtisses étalant, sous le bleu léger du ciel méditerranéen leurs vastes crépissages salis de bavures innombrables. Des familles vivent au-dessus de ces débris. Ceci se passe à côté de promenades charmantes où les habitants de la ville se donnent rendez-vous. Tel établissement d'éducation, ici, voisine avec une impasse qui est la sentine du quartier. Là, telle école primaire prend jour sur des cours qui sont des puits à ordures. Faut-il parler de telle localité dont l'état de malpropreté est si général que la sous-commission la visitant, était en peine de distinguer où commençait et où finissait le cloaque? De telle autre où l'eau qui sert à la confection du pain est prise à une rivière qui sert d'égoût collecteur et de lavoir public? De telle autre encore où le rez-de-chaussée de chaque maison a pour locataire un mulet, un âne ou un cochon? Il serait possible de multiplier les exemples à l'infini. Qu'il s'agisse de villes ou de villages, c'est partout, en Corse, la même indifférence pour les questions d'hygiène, c'est partout le même danger de diffusion de maladies contagieuses.

On ne saurait s'étonner de retrouver les effets de cette indifférence dans le fonctionnement des services sanitaires institués par la loi du 15 février 1902. Et en effet ces services marchent fort mal, ou ne marchent pas du tout. Les commissions sanitaires ne se sont, depuis leur réorganisation, réunies qu'en nombre insuffisant de fois, et leur action a été presque nulle. Le service des épidémies n'existe pas et n'existera pas tant que les médecins se déroberont à l'obligation légale des déclarations de maladies transmissibles. Le service de la vaccination n'en est encore qu'à ses débuts, celui de la désinfection s'organise à peine. Les bureaux municipaux d'hygiène d'Ajaccio et de Bastia viennent seulement de prendre conscience de leur raison d'être. La procédure prévue par l'article 9 de la loi de 1902 n'a été engagée sérieusement dans aucune des communes qui tombent sous son application. Les règlements sanitaires municipaux, ignorés de beaucoup de maires, ne sont appliqués par aucun.

Le préfet dans le but d'assurer au fonctionnement de la loi dans son département l'unité de plan, la coordination, et l'activité qui lui sont nécessaires, a créé, il y a un an, l'emploi d'inspecteur départemental de l'hygiène. La tâche du fonctionnaire qui en est chargé est lourde; cela a déjà été dit à propos du contrôle médical de la loi de 1905 qui lui est aussi confié. Elle exige son intervention personnelle incessante dans tous les services. Quelque zèle qu'il y déploie, il

risque d'être débordé par le programme complexe qu'il a à remplir. L'étendue considérable du département, la difficulté des communications, la multiplicité des questions à traiter, les habitudes obstinément mauvaises des populations à combattre, l'ignorance ou l'incurie des maires à vaincre, tout fait souhaiter une organisation plus régulière, un contrôle plus étroit et quasi automatique des services sanitaires.

Et ici se rejoignent et se groupent les souhaits, nés de préoccupations de même ordre, par lesquels se sont terminées les diverses études qui viennent d'être faites au cours de ce rapport. Qu'il s'agisse de la loi sur l'assistance médicale gratuite, de la loi sur l'assistance obligatoire aux vieillards, de la loi sur la protection des enfants du premier âge ou de la loi sur la protection de la santé publique, dans toutes ont été constatés des négligences, des irrégularités ou des abus, pour toutes on a été amené à réclamer une application plus sincère et plus efficace; dans le fonctionnement de toutes, enfin, apparaît à côté du maire, le même personnage important, nécessaire: le médecin.

Les lois ont déterminé le rôle du médecin. Il est, par la nature même des choses, la cheville ouvrière des services d'assistance et d'hygiène, et l'on ne peut se passer de lui. Mais puisque, livré à lui-même, le médecin a trahi les espérances que le législateur et l'administration avaient mises dans son intervention, puisque au lieu de travailler à l'intérêt général, il semble n'avoir songé qu'à son intérêt personnel, il faut modifier les conditions mêmes de son rôle, et, d'une individualité indépendante faire une unité enrégimentée, à responsabilité nettement déterminée, soumise à des sanctions précises, un véritable agent d'exécution, rémunéré comme tel, un fonctionnaire.

Et voici, dans cette hypothèse, l'organisation nouvelle dans laquelle il serait possible de réunir le fonctionnement des diverses lois de solidarité sociale.

Le département de la Corse serait divisé en un certain nombre de circonscriptions médicales et sanitaires. Cette division serait établie sur des données où le chiffre de la population, l'étendue territoriale, le caractère topographique et les conditions de salubrité de la région entreraient également en ligne de compte.

A la tête de chaque circonscription serait placé un médecin qui prendrait le titre de médecin départemental des services administratifs.

Ce médecin aurait dans ses attributions:

1^o Le service de la protection des enfants du premier âge. Ce service, qui ne fonctionne aujourd'hui que dans les communes d'Ajaccio et de Bastia, serait, *ipso facto*, étendu à tout le département. En dehors des obligations légales auxquelles il astreindrait le médecin ce dernier aurait à faire, dans chaque commune, à l'occasion de ses tournées, des conférences d'enseignement puéricole, de donner gratuitement ses soins à toute mère qui lui en ferait la demande, et de provoquer, dans tous les centres où faire se pourrait, l'ouverture d'œuvres d'assistance infantile: consultations de nourrissons, crèches, garderies, etc...

2^o Le service de l'assistance médicale gratuite. Ce service comprendrait les soins gratuits donnés aux malades indigents inscrits sur les listes ou venant d'être l'objet d'une admission d'urgence; les opérations de petite chirurgie pouvant être pratiquées à domicile; les accouchements dans les communes où il n'y aurait pas de sage-femme; la délivrance des médicaments aux malades dont le domicile serait éloigné de plus de quatre kilomètres de toute pharmacie. A noter que, partout où il y aurait

un dispensaire pharmaceutique dirigé par un pharmacien, le préfet pourrait décider que ce dispensaire serait chargé exclusivement de délivrer des médicaments aux assistés de la circonscription médicale.

3^o Le service de la vaccination et de la revaccination. Ce service ne fonctionne encore que dans les centres importants. Il serait désormais assuré par les médecins départementaux des services administratifs, qui, au moins une fois, l'an, tiendraient dans chaque commune de leur circonscription une séance dont la date et le lieu, fixés de concert par le maire et par eux, seraient annoncés aux endroits accoutumés.

4^o Le service des épidémies et le contrôle du service de la désinfection. Le service des épidémies et le service de la désinfection risquent d'être mis en échec par le défaut de déclarations médicales des maladies contagieuses spécifiées par la loi. Il appartient au préfet de rappeler aux praticiens responsables à quelles obligations légales ils sont soumis, et au besoin de leur appliquer les dispositions de l'article 5 de la loi de 1902. Les médecins des services administratifs auraient à suppléer aux défaillances de leurs confrères et à se préoccuper de l'état sanitaire de chaque commune, pour que le service de la désinfection puisse toujours agir en temps utile.

5^o Le contrôle et la surveillance, sous l'autorité du préfet et des personnes spécialement désignées par la loi du 15 février 1902, de l'application des lois, décrets et règlements visant la protection de la santé publique. A ce titre, le médecin des services administratifs aurait à contrôler particulièrement l'application des règlements sanitaires dans chacune des communes de sa circonscription, à presser les maires de réaliser cette application, à renseigner le préfet sur les négligences dont ils se rendraient coupables, à dresser semestriellement un état sanitaire des communes soumises à son contrôle. Il ferait partie de l'assemblée sanitaire dont relèverait sa circonscription avec voix consultative.

6^o L'inspection médicale des écoles publiques et privées, à compter du jour où cette inspection, dont il y aurait lieu de demander l'autorisation au ministre de l'instruction publique, serait organisée par lui;

7^o La délivrance des certificats médicaux prévus par l'article 26 de la loi du 14 juillet 1905; seuls seraient admis comme valables les certificats d'infirmité ou d'incurabilité établis par le médecin des services administratifs. Ce serait la fin des scandaleux abus dont il a été précédemment parlé;

8^o Le contrôle des listes d'assistance dans toutes les communes de la circonscription. Le médecin des services administratifs aurait, soit par la préfecture ou la sous-préfecture, soit directement par les municipalités, copie de la liste des assistés de toute catégorie de sa circonscription. Il aurait, une fois par an, à faire un contrôle sur place de la situation de santé, de fortune et de famille de chaque inscrit, en dresserait un état, et ferait à l'administration telle proposition qu'il jugerait convenable.

Les médecins départementaux des services administratifs seraient rémunérés de la façon suivante:

1^o Pour le service de l'assistance médicale gratuite, l'assistance obligatoire aux vieillards, le contrôle sur place des listes d'assistance, le contrôle et la surveillance des lois, décrets et règlements visant la protection de la santé publique, ils toucheraient un traitement fixe. Ce traitement comprendrait pour chaque fonctionnaire une allocation uniforme de 2,000 fr., plus deux indemnités calculées, la première d'après la distance kilométrique qui sépare le chef-lieu de la circonscription des communes relevant du service (et il y aurait lieu, dans le calcul à

faire, de distinguer entre les communes desservies par les chemins de fer, celles qui sont desservies par des voitures publiques, et celles qui ne sont desservies par aucun moyen de transport en commun; la deuxième d'après le chiffre de la population totale de la circonscription, avec un léger accroissement pour celles qui comprendraient des communes situées dans des parties insalubres;

2^o En dehors de ce traitement fixe, ils recevraient deux indemnités variables, appliquées, l'une au service de la protection des enfants du premier âge et calculée à raison de 12 fr. par tête d'enfant protégé, l'autre au service de la vaccination et calculée à raison de 25 millimes par tête d'habitant.

Le traitement fixe serait payé par mensualité, et les indemnités sur états adressés semestriellement au service de la préfecture, avec pièces de justification.

Pour l'inspection médicale des écoles publiques et privées, si elle était organisée, les médecins des services administratifs recevraient une indemnité spéciale affectée à ce service par le ministre de l'instruction publique.

Ils auraient droit à l'indemnité prévue par le règlement départemental du service de l'assistance aux vieillards, infirmes et incurables, pour la délivrance des certificats médicaux.

Enfin, dans les communes où il n'y a pas de sage-femme ils recevraient une indemnité fixe de 10 fr. par accouchement. On peut fixer à quarante-cinq le nombre des circonscriptions médicales et sanitaires à créer en Corse, et à une moyenne de 2,800 fr. par circonscription le montant, en traitement et indemnités, des dépenses d'administration du service; soit pour le département, une somme totale de 121,000 fr.

La dépense inscrite au budget dans l'état actuel des choses est la suivante :

1 ^o Visites médicales de l'assistance médicale gratuite.....	99.200 fr.
2 ^o Service des épidémies.....	500 »
3 ^o Protection des enfants de premier âge.....	500 »
4 ^o Vaccination et revaccination.....	9.000 »
5 ^o Délivrance des certificats médicaux aux assistés de la loi de 1905.....	8.000 »
Total.....	117.200 »

Il ne s'agirait donc, avec l'organisation proposée, que d'une dépense supplémentaire de 3,000 fr. Est-il besoin de dire par quelles larges économies réalisées dans le fonctionnement général des services ainsi groupés elle serait immédiatement compensée?

Il reste à déterminer les conditions de réglementation du nouveau service.

Deux solutions se présentent. Ou bien cette réglementation serait faite par le conseil général, comme cela a lieu individuellement pour chacun des services précités; ou bien une loi, modifiant sur ce point l'article 46 de la loi du 10 août 1871, déciderait que l'application en Corse des lois d'assistance et d'hygiène serait déterminée par un règlement d'administration publique.

La première solution présenterait l'avantage de permettre la mise en train immédiate du service, en admettant que le conseil général, frappé, comme on peut croire qu'il l'est, des inconvénients précédemment exposés, accepte une réglementation élaborée en conformité des dispositions ci-dessus prévues. Mais elle présenterait aussi ce grave danger que cette assemblée, restant maîtresse de ses initiatives pourrait, sous l'empire de considérations qui ne seraient peut-être pas d'ordre exclusivement administratif, modifier l'année suivante le règlement adopté par elle cette année.

Il semble que le département de la Corse ait, en matière d'assistance, fait un nombre suffisant d'expériences et qu'on peut, sur ce point, souhaiter de le voir soumis à un mode d'administration *ne varietur*. C'est indiquer que la deuxième solution a les préférences du rapporteur. A la commission de dire si elle partage son avis.

La commission aura également à se prononcer sur la question d'éligibilité des médecins fonctionnaires.

L'article 34 de la loi du 15 juillet 1893 conserve aux médecins de l'assistance médicale gratuite la faculté de se faire élire membres du conseil général et du conseil d'arrondissement.

Si désirable que puisse paraître en principe une dérogation à cette loi, non seulement en ce qui concerne la Corse, mais pour tous les départements où serait appliquée une organisation d'assistance et d'hygiène analogue à celle qui est soumise à l'approbation de la commission, le nombre restreint de médecins exerçant en Corse (voir rapport du président du conseil) rendrait dans la pratique cette mesure inopportune et dangereuse. Nombre de praticiens renonceraient plus facilement aux avantages administratifs qui leur seraient constitués qu'à leur mandat électif. Il ne saurait donc être question, actuellement, de proposer une modification à la loi du 13 juillet 1893 ni à celle du 10 août 1871.

Mais il en est autrement de l'éligibilité aux fonctions municipales. Le médecin des services administratifs aura le contrôle du fonctionnement des lois d'assistance et d'hygiène dans les communes de sa circonscription. Il ne serait pas admissible qu'il se trouvât, du fait d'un mandat municipal, sous son propre contrôle. Il conviendrait donc, si l'organisation proposée ci-dessus était adoptée, d'ajouter à l'article 33 de la loi du 5 avril 1884 débutant ainsi : « Ne sont pas éligibles dans le ressort où ils exercent leurs fonctions » un texte spécial à la Corse qui frappât d'une inéligibilité relative, c'est-à-dire étendue à la seule circonscription où ils exerceraient leurs fonctions, les nouveaux médecins des services administratifs.

RÉSUMÉ

La commission a à donner son avis :

1^o Sur l'utilité d'une modification des conditions d'application en Corse des lois d'assistance et d'hygiène, du groupement de leurs services en un seul et de l'organisation de cet unique service — sous l'autorité du préfet — en circonscriptions médicales et sanitaires dirigées par des médecins appointés;

2^o Sur l'utilité de déroger à la loi du 10 août 1871 pour assurer à la Corse, par un règlement rendu dans la forme des règlements d'administration publique, une application sincère et définitive des lois d'assistance et d'hygiène;

3^o Sur l'utilité de rendre les médecins des services administratifs inéligibles aux fonctions de conseiller municipal dans les communes de leur circonscription.

L'inspecteur général
des services administratifs,
rapporteur,
Signé : PUJALET.

CHEMINS VICINAUX

Rapport présenté au nom de la sous-commission
PAR M. PUJALET

La Corse occupe, au point de vue de la superficie, le quatrième rang parmi les dé-

partements français, tandis que la valeur du centime au kilomètre carré, 60 centimes, la laisse loin en arrière de tous les départements continentaux; pour les plus mal partagés à cet égard, Basses-Alpes et Hautes-Alpes, ce chiffre atteint respectivement 1 fr. 35 et 1 fr. 38, soit une valeur double. D'autre part, l'île est couverte presque en entier de montagnes granitiques, élevant dans toute sa longueur, du Nord au Sud, une barrière continue et escarpée de 1,600 à 2,300 mètres de hauteur, avec des sommets dépassant 2,600 à 2,700 mètres; ces montagnes s'étendent à l'Ouest jusqu'à la mer, où elles s'abîment brusquement, tandis que, vers l'Est, elles sont prolongées par des plaines d'alluvion que désolent la malaria. L'établissement de bonnes voies de communication présente donc tout à la fois un intérêt de premier ordre et de réelles difficultés, à raison tant des obstacles opposés par l'étendue et la configuration du territoire que de la faiblesse des ressources financières utilisables en vue de cette œuvre.

La solution du problème apparaît comme exceptionnellement malaisée en ce qui touche la construction et l'entretien du réseau vicinal, appelé à relier les communes entre elles et à leur assurer un débouché soit sur les voies publiques d'un ordre plus élevé, telles que chemins de fer, routes nationales et départementales, soit directement à la côte. Villes et villages sont, pour le plus grand nombre, perchés comme des nids d'aigles sur des pitons isolés, aux abords abrupts, d'accès presque impraticable: avantage précieux et mesure nécessaire de défense durant des luttes incessantes dont souffrit l'île si longtemps. Maintenant que les périodes troublées ont pris fin cette situation a pour effet de rendre singulièrement compliqué et coûteux l'établissement de moyens commodes de communication dans les différentes régions où s'est réfugiée la population rurale de la Corse. Puis, la législation a fait des chemins vicinaux, appelés à desservir les centres d'habitation les plus nombreux et les moins importants, une charge locale, pesant immédiatement sur les communes, subsidiairement sur le département. L'Etat ne prête son concours que depuis 1868 et seulement à la création de chemins nouveaux, sans jamais participer à la conservation des voies déjà ouvertes. Rien d'étonnant, dès lors, à ce que vingt-quatre communes soient encore aujourd'hui complètement dépourvues de débouchés carrossables et à ce que, dans son ensemble, la vicinalité corse soit loin d'avoir le développement qu'elle offre partout ailleurs dans la France continentale. Rien de surprenant non plus à ce que cet état de choses constitue une entrave des plus sérieuses à tout progrès d'ordre économique et social.

Il fallait s'attendre à ce que la commission d'enquête fût appelée à examiner cette situation. De fait, elle a été saisie d'un certain nombre de dépositions, en même temps qu'elle recevait communication de deux rapports, l'un présenté au conseil général au nom de sa commission des chemins vicinaux, le second adressé au préfet par l'agent voyer en chef.

Des dépositions produites il y a peu de choses à retenir. La plupart, sont inspirées par des considérations d'ordre privé ou purement local: les réclamants se bornent à solliciter l'ouverture ou l'amélioration de chemins déterminés. Il en est qui signalent simplement, ce que personne n'ignore et ne conteste, l'urgence d'achever le réseau et d'en assurer l'entretien. Dans quelques-unes seulement percent la préoccupation et la recherche des moyens propres à procurer le plus rapidement et le plus facilement

possible ce double résultat; certains penseraient l'atteindre grâce à la remise du service vicinal aux ingénieurs des ponts et chaussées; d'autres préconisent à la fois cette mesure et une intervention plus active des maires dans le contrôle des fonds affectés aux chemins et dans l'exécution des travaux.

Que valent et les doléances et les remèdes proposés?

Pour le bien apprécier, il est indispensable de rappeler, en quelques mots, comment fonctionne le service de la vicinalité. En principe, tous les chemins sont placés sous l'autorité du préfet et les travaux sont confiés au personnel technique des agents voyers, mais à des degrés très différents. Les plus importants, dits de grande communication et d'intérêt commun, échappent à l'action des municipalités; sur les autres chemins vicinaux ordinaires, le préfet n'a qu'un droit de contrôle assez limité et les agents voyers ne sont plus que les auxiliaires des maires et des conseils municipaux.

Cette organisation devait donner en Corse les résultats qu'elle a produits. Là où ils agissaient sous la direction du préfet et le contrôle du conseil général, les agents voyers ont tiré des faibles ressources mises à leur disposition, tout ce qu'on en pouvait espérer. Quand il leur a fallu compter avec les municipalités, leur action s'est heurtée à mille difficultés et l'œuvre accomplie reste fort au-dessus de ce qu'on était en droit d'attendre. Telle est la constatation qui se dégage des statistiques dressées par le ministère de l'intérieur.

Dans les départements continentaux que leur constitution géographique et leurs modestes possibilités financières permettent de comparer avec la Corse, la longueur des chemins de grande communication et d'intérêt commun à l'état d'entretien ou de viabilité, était au 31 décembre 1906, de 4,217,799 m. pour les Basses-Alpes et de 957,879 m. pour les Hautes-Alpes, alors qu'en Corse elle atteignait 4,206,856 m.; soit égalité avec le premier de ces départements et supériorité sur le second. Pour les chemins ordinaires, il en va tout différemment: 690,493 m. en Corse, 4,100,000 m. dans les Hautes-Alpes, 1,374,839 dans les Basses-Alpes. Là, plus de supériorité, pas même d'équivalence; l'équilibre est nettement rompu, au désavantage de la Corse.

Ces chiffres permettent de se former une opinion sur les deux solutions signalées plus haut: fusion des services de voirie et extension des pouvoirs municipaux.

Ce qu'il a su faire quand il avait les coudées franches montre que le personnel des agents voyers est à la hauteur de sa tâche et qu'assuré d'une indépendance suffisante, disposant de ressources moins incertaines et moins réduites, il saura mener à bien, dans de bonnes conditions, le développement et l'amélioration du réseau.

C'est ce que le conseil général a pensé lorsque saisi de propositions tendant à la remise du service vicinal à l'administration des ponts et chaussées, il s'est prononcé en faveur du maintien du *statu quo*.

Quant à étendre encore la gestion des maires, déjà si fâcheuse dans ses effets et si inféconde dans ses résultats, notamment en ce qui concerne l'emploi de la prestation en nature, il ne saurait en être question. C'est une réforme en sens contraire qui s'impose, si l'on veut sortir la petite vicinalité corse de la situation lamentable où elle se trouve.

Une réorganisation est indispensable. Le rapporteur du conseil général le proclame et reconnaît la nécessité de « placer la vicinalité corse tout entière sous un régime spécial ». Mais, faute de temps et ignorant

si le Gouvernement serait disposé à le suivre sur ce terrain, M. Cagninacci s'est borné à examiner les réformes de détail que l'on pourrait poursuivre sans modifications aux lois et règlements existants. En première ligne, il place le relèvement de la subvention annuelle de l'Etat, avec, comme corollaire et pour qu'il n'en résulte pas une augmentation parallèle des sacrifices à demander aux communes et au département, un remaniement des barèmes suivant lesquels est calculé le montant de la subvention. Voilà pour la construction. En ce qui concerne l'entretien, le concours de l'Etat est également réclamé bien que la législation en vigueur ne le prévoit qu'en vue de la réparation des dommages causés aux chemins existants par des catastrophes exceptionnelles. La suppression des prestations en nature lui paraît s'imposer, quoique pas une seule commune de l'île n'ait usé jusqu'à ce jour de la faculté qui leur est donnée de la remplacer par une taxe spéciale en argent. Cet intéressant exposé se termine par la constatation que « les cotes irrécouvrables pour centimes communaux augmentent chaque année; les subventions industrielles ne rentrent pas. » Grâce aux certificats d'indigence délivrés par les maires à des entrepreneurs de transport notoirement aisés, ceux-ci échappent à la réparation des dommages causés par leurs charrois excessifs. Nouvel et autorisé témoignage sur la façon dont sont gérés certains intérêts communaux.

De son côté, l'agent voyer en chef, après avoir relevé les résultats matériels acquis et l'importance du programme restant à remplir formule les desiderata de son service.

Il signale: la décroissance constante des rôles de prestations, décroissance qui atteint près d'un septième, soit 37,653 fr. pour la période 1900-1907, et qui paraît due à la mauvaise répartition de la taxe — l'impossibilité de tirer parti des prestations exigibles en argent, admises pour la plupart en cotes irrécouvrables, les difficultés trop souvent rencontrées pour le règlement des indemnités de terrain — l'accumulation de reliquats provenant des ressources spéciales de la vicinalité d'origine communale, reliquats concernant les uns les frais généraux et les chemins de grande communication et d'intérêt commun, les autres les chemins ordinaires et qui ne seront sans doute jamais utilisés, car ils ont disparu, en fait et en dehors de tout contrôle, des mains des receveurs communaux.

A ce tableau qui, sans fechercher l'effet, ne met que trop en lumière par sa précision, sa clarté et sa modération même, les vices profonds du système actuel, succède l'énumération des mesures qui seraient propres à faciliter la mission du service technique: modification des barèmes d'après lesquels sont réparties les subventions de l'Etat et augmentation de ces subventions; établissement des rôles de prestations en dehors des représentants des communes; pour les acquisitions de terrain, application inflexible de l'article 438 du code pénal (1) et modification de la composition du jury d'expropriation; vérification des reliquats de la vicinalité; attribution de la franchise postale directe entre les agents voyers et les chefs cantonniers.

Il faut ajouter que plusieurs de ces observations sont incidemment corroborées

(1) L'article 438 du code pénal est ainsi conçu: « Quiconque, par des voies de fait, se sera opposé à la confection de travaux autorisés par le Gouvernement, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende qui ne pourra excéder le quart des dommages-intérêts ou être au-dessous de 16 fr.

« Les moteurs subiront le maximum de la peine ».

par le trésorier-payeur général. Ce dernier signale que l'arriéré pour les contingents des grandes lignes (grande communication et intérêt commun) dépasse 200,000 fr. et que les communes ne paraissent pas en mesure de se libérer, faute de fonds disponibles. Pour la prestation en nature, quand les journées ne sont pas converties en tâches, il arrive qu'elles soient émargées par le surveillant communal sans avoir été exécutées.

Si sommaire qu'il soit, ce résumé des doléances portées devant la sous-commission suffira sans doute à la commission pour se rendre compte de l'étendue et de la profondeur du mal, de l'urgente nécessité d'y remédier.

Tout d'abord, il semble indispensable de soustraire le plus possible la vicinalité à l'action, qui lui a été funeste jusqu'ici, des influences purement locales.

Tel est l'ordre d'idées dans lequel doit être poursuivie la réorganisation fondamentale dont le principe est admis par le rapporteur du conseil général. Cette réorganisation peut, au surplus, être opérée d'autant plus aisément et rapidement que la législation actuelle en fournit les moyens et qu'elle ne nécessite point la création pour le seul département de la Corse, d'un régime d'exception.

Puisque, en ce qui concerne les chemins soumis à la pleine autorité du préfet et au contrôle unique du conseil général, les agents voyers ont su obtenir des résultats au moins comparables à ceux acquis sur le continent, il importe de les mettre à même d'assurer dans ces conditions l'achèvement, l'amélioration et l'entretien de l'intégralité du réseau. Pour obtenir ce résultat, l'assemblée départementale n'a qu'à se conformer aux délibérations prises depuis plusieurs années déjà par le conseil général d'Eure-et-Loir et dont vient de s'inspirer à son tour, le conseil général de la Manche. Par la réunion dans une catégorie unique, celle des chemins d'intérêt commun, de tous les chemins de grande communication, de tous les chemins d'intérêt commun et de tous les chemins ordinaires répondant à un véritable besoin, en même temps qu'on apportera une grande simplification dans l'administration et la comptabilité du réseau ainsi unifié, l'on centralisera au budget départemental, point plus important encore, le produit total des trois journées de prestations et des cinq centimes spéciaux dont le vote est obligatoire pour les communes, produit dont désormais disposera seul le service technique avec les garanties que présentent son intervention et la mise en œuvre des méthodes modernes d'empiérement et de cylindrage sous la direction du préfet et la surveillance du conseil général.

La légalité d'une pareille mesure ne saurait faire doute. Elle a été reconnue par le ministère de l'intérieur dans une dépêche adressée le 9 août 1907 au préfet de la Manche, dépêche où se trouvent en même temps signalées les conditions de forme auxquelles devra satisfaire la délibération à prendre par l'assemblée départementale. « Après examen du régime que le conseil général se propose d'appliquer pour l'entretien du nouveau réseau de chemins d'intérêt commun, j'ai l'honneur de vous faire connaître, écrivait le président du conseil, qu'aucune prohibition de la loi ne fait obstacle à ce que cette assemblée impose aux communes, pour le service dudit réseau, des contingents qui absorberaient intégralement les prestations et les centimes spéciaux actuellement affectés ou réservés par elles pour l'entretien de leurs chemins vicinaux ordinaires. En effet si, aux termes de l'article 8 de la loi du 21 mai 1836, les contingents exigés des communes pour les chemins de grande communication ne

peuvent dépasser les deux tiers des ressources vicinales ordinaires, il a toujours été reconnu que cette limite ne s'applique pas aux chemins d'intérêt commun. Mais il importe de remarquer que le contingent des communes ne pourrait être régulièrement fixé à la totalité des ressources vicinales ordinaires par une décision générale, uniquement basée sur ce fait que l'intérêt aux deux réseaux de grande communication et d'intérêt commun dépasserait la proportion de leur concours. Il est indispensable que la délibération du conseil général désigne nominativement les communes intéressées à chaque chemin et fixe séparément le contingent de chacune d'elles dans les dépenses de chacun des chemins qui l'intéressent. »

Telle est la réforme essentielle, en dehors de laquelle il n'y aura de place que pour des trompe-l'œil ou d'impuissants palliatifs. Au conseil général de prononcer, de manifester clairement s'il a la ferme résolution de mettre, en usant du remède énergique et simple mis à sa disposition, un terme définitif aux agissements qui ont compromis le développement et, dans une certaine mesure, l'existence même du réseau vicinal de Corse.

Mais à ce vigoureux effort, l'Etat devra répondre, de son côté, par un témoignage de ses bienveillantes dispositions. Il n'aura, pour le faire, qu'à s'engager dans la voie indiquée par le rapport de MM. Gagninacci et celui de l'agent voyer en chef.

Le premier fait justement observer que les barèmes adoptés en 1895 sont basés sur la valeur du centime départemental par kilomètre carré et classent uniformément dans la dernière catégorie tous les départements où cette valeur n'est pas supérieure à 2 fr. Or, parmi les six départements appartenant à cette catégorie, il n'en est qu'un seul, on le sait déjà, où le centime tombe au-dessous de 1 fr., c'est la Corse, avec 69 centimes; dans les autres, elle varie de 1 fr. 35 à 1 fr. 91. L'écart est considérable et justifie l'adoption d'un autre point de départ et la création d'une nouvelle catégorie répondant à une valeur inférieure à 1 fr.

En appliquant, pour la détermination de la proportion suivant laquelle sera calculée la subvention de l'Etat propre à cette catégorie, une progression à peu près égale à celle existant entre les catégories actuelles, on est conduit à proposer qu'elle soit fixée à 70 p. 100. En fait, le remaniement dans ces conditions du tableau A annexé au décret du 4 juillet 1895 constituera une mesure des plus légitimes.

Il va de soi que les heureux effets à en attendre resteront de plus subordonnés à un relèvement concomitant de l'allocation normale réservée à la Corse sur le crédit de subvention ouvert annuellement au budget du ministère de l'intérieur. Aujourd'hui, cette allocation est extrêmement faible; elle ne dépasse pas 135,000 fr. L'agent voyer en chef estime son service en mesure d'employer efficacement une somme presque double, soit 250,000 fr. en arrondissant les chiffres. La majoration serait donc de 115,000 francs. Son importance s'explique d'elle-même. Il faut regagner le plus rapidement possible les retards depuis longtemps accumulés par l'effet de causes dont la responsabilité n'incombe pas entièrement au département.

Ainsi, en même temps qu'à la constitution d'une catégorie unique de chemins d'intérêt commun — et il y suffira d'un vote du conseil général — il faut s'attacher à obtenir un accroissement de ressources, sous le double rapport de la proportion eu égard aux sacrifices départementaux et communaux, aussi bien que de la somme globale annuelle à réserver au département.

Ce point acquis, et la Corse pouvant être appelée à opérer elle-même un prélèvement important sur les recettes à provenir des réformes financières proposées d'autre part, il n'est pas téméraire d'assurer que le développement et l'amélioration de la vicinalité corse prendra un essor qu'elle n'a jamais connu et répandra partout, jusque dans les villages les plus reculés et les moins accessibles, avec le bien-être matériel, le progrès trop longtemps retardé des mœurs et des idées.

En comparaison de ce qu'il faut attendre de ces réformes et de l'extrême simplicité que présente leur mise en pratique, on peut tenir les autres comme secondaires et d'une réalisation moins immédiatement urgente.

Il en est encore deux, cependant, qui méritent une mention spéciale à des titres différents, celles visant les prestations en nature et les acquisitions de terrains.

En ce qui touche les prestations, ce n'est ni le lieu, ni le moment d'engager, sur leurs inconvénients et leurs avantages, un débat condamné d'avance à rester purement académique. Un fait brutal domine la question et rend oiseuse toute controverse. Cette imposition en nature représente une ressource que la faiblesse des autorités locales a laissé tomber à 250,000 fr. mais qui, avec un peu de fermeté et de soin, alliés à un léger remaniement des textes en vigueur, reprendra facilement son ancienne importance et s'élèvera certainement dans un court délai à 300,000 fr.

La circonstance que, jusqu'à présent, il n'a pas été usé une seule fois, dans l'île de la latitude de substituer, en tout ou partie, aux trois journées d'hommes, ou d'animaux ou de véhicules, une imposition en argent, est absolument décisive. Ne serait-ce donc que provisoirement et faute de pouvoir être remplacée, la prestation doit subsister telle quelle. Reste à trouver le moyen de prévenir le retour des abus, auxquels donne lieu l'établissement des rôles. Rien n'est plus aisé : ce sera l'affaire d'une simple modification de l'article 4, paragraphe 1^{er}, du règlement préfectoral sur le service des chemins vicinaux rendu en exécution de l'article 21 de la loi du 21 mai 1836. En chargeant le maire et la commission des répartiteurs de participer à la confection de l'Etat matrice, le préfet est maître de limiter leur intervention. Le conseil d'Etat statuant au contentieux lui a formellement reconnu cette faculté. Rien n'empêche dès lors de disposer qu'ils n'interviendront dorénavant qu'à titre purement facultatif et, par ailleurs, d'adjoindre au contrôleur des contributions directes l'agent voyer cantonal. Il faudra, enfin, donner au contrôleur l'impression qu'il peut impunément faire preuve d'une indépendance et d'une impartialité absolues. Et alors, on verra reparaître sur les rôles une foule de contribuables réunissant toutes les conditions voulues pour être imposés et dont des complaisances fâcheuses avaient peu à peu provoqué ou permis indûment l'élimination.

Pour les acquisitions de terrain, la chose ne va pas de même. Sans doute, il est possible d'appliquer inexorablement la loi pénale aux propriétaires qui, par violences ou menaces, essaieraient de mettre obstacle à la prise de possession de parcelles régulièrement expropriées. Mais le législateur seul est maître de modifier la composition du jury d'expropriation. En attendant une réforme de mœurs et la création d'un esprit public, qui seront forcément bien lentes à se produire, il n'est d'autre ressource que de solliciter du Parlement l'introduction, au sein du jury, d'éléments modérateurs en nombre suffisant pour réfréner efficacement l'appât au gain à laquelle sa composition actuelle l'empêche trop souvent de

résister. La tentative ne sera pas nouvelle. A la suite des déboires occasionnés par les premiers travaux de chemins de fer en Corse, le Gouvernement avait saisi la Chambre des députés d'un projet modificatif de la loi du 3 mai 1841, inspiré par les mêmes préoccupations. Ce projet n'est pas venu en discussion. S'il était repris et poursuivi jusqu'à promulgation, son adoption faciliterait peut-être l'exécution de certains travaux publics ailleurs qu'en Corse.

Epuisant les vœux formulés, il reste à dire un mot de celui qui vise la franchise de la correspondance entre les agents voyers et les chefs cantonniers. La question ne se pose guère qu'en Corse. Partout ailleurs, l'échange de lettres s'opère de façon à peu près satisfaisante sous le couvert des maires. Dans l'île, la négligence ou le mauvais vouloir de ces derniers rend souvent le procédé impraticable. M. le président du conseil voudra peut-être rouvrir la discussion sur ce point avec l'administration des postes et des télégraphes et faire revenir celle-ci sur la fin de non-recevoir qu'elle a précédemment opposée à des démarches ayant le même objet. Mais au cas où une nouvelle tentative ne se produirait pas ou resterait infructueuse, une autre façon d'opérer resterait à la disposition du préfet. Obéissant à une préoccupation différente, celle de donner aux chefs cantonniers de la vicinalité la faculté de rédiger des procès-verbaux que ne leur a pas conférée la loi du 21 mai 1836, certains de ses collègues continentaux ont créé un cadre d'agents voyers piqueurs, dans lequel ils ont rangé ces utiles auxiliaires du personnel technique, dont les attributions correspondent du reste assez exactement à la qualification adoptée. En agissant de même, on obtiendrait donc un double résultat : la franchise postale serait acquise; la répression des infractions serait mieux assurée, en même temps que, ce qui n'est point négligeable, on donnerait une certaine autorité grâce au relèvement de leur situation morale, à des ouvriers d'élite qui auront à jouer un rôle assez étendu après la réorganisation du service et contribueront pour une bonne part à en assurer les heureux effets.

Un gros problème se pose encore, la recherche des moyens propres à prévenir la sortie indue hors des caisses municipales des ressources de la vicinalité. Mais il n'entre pas dans le cadre de ce rapport. Non point qu'il n'y ait là une pierre d'achoppement, dont l'enlèvement soit indifférent au développement du réseau voyer de la Corse. Mais le remède que comporte cette situation n'est pas du ressort du service vicinal seul; il se trouve surtout dans une meilleure gestion des finances municipales et un contrôle plus exact de la comptabilité communale.

Arrivé au terme de ce travail, il ne sera pas superflu d'en résumer brièvement les constatations et de mettre bien en lumière les conclusions, essentiellement pratiques, qui se dégagent pour ainsi dire spontanément de l'observation attentive et impartiale des faits.

1^o Tandis que la vicinalité ordinaire est demeurée dans un état presque rudimentaire, les grandes lignes ont atteint tout le développement compatible avec les difficultés du terrain et la modicité des ressources utilisables. Si donc l'on veut faire de bonne besogne, il faut soumettre l'ensemble du réseau au régime des grandes lignes, en classant pour plus de simplicité la totalité des chemins répondant à des besoins indiscutables dans la catégorie des chemins d'intérêt commun;

2^o D'autre part, en présence de possibili-

tés financières, bien au-dessous de la limite atteinte ou dépassée par tous les autres départements français, il est nécessaire d'assurer des ressources nouvelles et importantes à l'achèvement du réseau unifié;

3° Une réforme de la législation sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, ne serait pas sans ajouter aux excellents effets qu'on doit attendre des deux mesures précédentes;

4° Un contrôle exact des finances municipales devrait assurer la rentrée régulière des contingents communaux et empêcher la distraction des fonds spéciaux destinés à la vicinalité;

5° Un remaniement des conditions dans lesquelles sont établis les rôles de la prestation devrait procurer une plus-value du rendement de cette taxe, dont l'exécution en nature ou le recouvrement en argent devrait être, en outre, surveillé et contrôlé avec un soin particulier.

L'inspecteur général des services administratifs, rapporteur,
Signé : PUJALET.

GESTION FINANCIÈRE DU DÉPARTEMENT

Rapport présenté au nom de la sous-commission

PAR M. SAUVALLE

Contrairement à une opinion souvent émise, le département de la Corse ne souffre point ou du moins ne souffre que dans une mesure assez restreinte des lenteurs et des difficultés que rencontre le recouvrement des contributions directes.

A la fin de chaque mois, le douzième des centimes départementaux se trouve exactement versé au budget départemental, quelle que soit la situation de la rentrée de l'impôt; il y a là un premier revenu de 681,000 fr. (chiffre de 1908) qui alimente l'encaisse avec une régularité parfaite.

La subvention ordinaire de l'Etat est réalisée intégralement dès le commencement de l'année, en février, et procure une disponibilité immédiate de 237,800 fr.

Sans parler des subventions de l'Etat à affectation spéciale, la principale ressource, après celles qu'on vient d'indiquer, consiste dans les contingents communaux: ceux-ci ne rentrent qu'avec de considérables retards. Au 28 février 1908, les restes à recouvrer montaient à 309,572 fr. 36, alors qu'à la fin de l'exercice 1902 ils ne dépassaient pas 126,209 fr. 19; ils représentent la valeur de deux années pour l'assistance médicale gratuite, et d'une année et demie pour les chemins vicinaux.

Les communes, ou mieux, un certain nombre de communes, ne s'acquittent pas des contingents. On a prétendu que cette situation s'explique par la lenteur de l'allocation par l'Etat des centimes communaux; or, au 28 février 1908, l'arriéré des contingents afférents aux exercices 1905 et antérieurs (jusqu'à 1891), entièrement soldés comme centimes communaux, s'élevait à 140,737 fr. 53 (c'est-à-dire près de moitié de l'arriéré total).

Ce n'est pas en réalité dans les difficultés du recouvrement de l'impôt direct, mais dans le défaut d'inscription des crédits, l'insuffisance d'équilibre des budgets communaux ou la mauvaise volonté des maires qu'il faut chercher les véritables causes de retards aussi importants. Comme nous le verrons à propos des communes, l'administration préfectorale possède les moyens d'obliger les municipalités à s'acquitter et de rétablir la régularité sur ce point.

La non-rentree des contingents communaux en matière vicinale a pour consé-

quence le déficient entretien et l'état particulièrement regrettable du réseau corse, mais au point de vue financier les effets restent limités parce que la dépense peut n'être effectuée qu'à mesure de la réalisation des ressources. On remarque même que depuis 1896 le reliquat disponible au compte du service ordinaire des chemins vicinaux n'a guère cessé de s'élever de 28,586 fr. (clôture de 1896) à 192,318 fr. (clôture de 1907).

Pour les services des enfants assistés, des aliénés, de l'assistance médicale gratuite, la dépense suit au contraire son cours, mais faute de ressources le département se voit dans la nécessité de suspendre l'acquittement des mémoires. En matière d'assistance médicale gratuite, les inconvénients de pareille situation s'aggravent en particulier de ce que l'Etat ne fournit sa quote-part qu'après payement.

Le retard des contingents communaux entraîne donc par répercussion l'ajournement du versement de la subvention de l'Etat dont l'importance atteint plus du double. D'où beaucoup de lenteur dans le règlement des médecins et pharmaciens, et, il faut l'avouer, une certaine obscurité à cause des rejets d'exercice à l'exercice, du groupement des arriérés, des variations considérables que subissent, d'une année à l'autre, les opérations suivant l'importance des rentrées. Cette obscurité ne paraît pas limitée aux comptes officiels, car, sollicitée dès le mois de novembre, d'établir le montant des restes à payer réels de ce service sur exercices antérieurs, la préfecture n'avait encore pu y parvenir à la date du 1^{er} février et se déclarait même incapable de donner un chiffre approximatif. Ce travail, qui n'avait jamais été entrepris et que la sous-commission a provoqué, vient néanmoins d'aboutir. Le montant des restes à payer sur les exercices 1907 et antérieurs, jusqu'à 1896, s'élève, à l'heure actuelle, à 523,571 fr.; pour y faire face le département ne possède que sa créance sur l'Etat, évaluée à 231,000 fr. (dont 63,854 pour 1907) et sa créance sur les communes (82,000 fr. environ); ce ne sont d'ailleurs pas là des ressources absolument liquides, ni surtout réalisées. Le temps a manqué pour la détermination, fort délicate, de la contribution éventuelle de l'Etat et peut-être des communes dans la partie de l'arriéré non balancée par une prévision de recettes, mais il paraît à craindre qu'il ne reste définitivement à la charge du département une somme importante et de beaucoup supérieure à sa participation nette annuelle dans la dépense: au cours des dernières années, cette participation effective ne dépassait guère, sur un total de 200,000 fr. environ, la somme de 45,000 fr., c'est-à-dire la valeur de 7 à 8 centimes additionnels.

L'assistance aux vieillards, dont le fonctionnement a commencé en 1907, va créer pour le département de la Corse, où les contingents se recouvrent si mal, une nouvelle source de difficultés. Dès la clôture du premier exercice les communes restent devoir 27,732 fr. sur 61,806 fr. Il faut s'attendre à ce que, si l'on n'y tient la main, ce reste augmente d'année en année. Loin de grever d'ailleurs le premier exercice, l'assistance aux vieillards a procuré momentanément au budget départemental un excédent de recettes sensible; la dépense totale réelle n'a atteint, en effet, que 561.230 fr.; tandis que les contingents ont été recouverts à concurrence de 34,074 fr. et que la subvention de l'Etat s'est élevée à 570,000 fr.; il y a de la part de ce dernier un excès de versement de 80,314 fr. 68 dont la Corse doit effectuer la restitution. Celle-ci se trouve assurée par les reliquats sur contingents et par les crédits qui figurent au budget primitif de 1908, au budget supplémentaire et à une décision modificative postérieure

comme prévision de dépense complémentaire de l'assistance aux vieillards en 1907; cette prévision monte à une somme de 426,527 fr., laquelle paraît ne devoir être employée qu'à concurrence de 36,880 fr.; les recettes correspondantes (285,957 fr. et 31,335 fr., soit, au total, 317,292 fr., pour compléments de subvention et de contingents) ne seront par contre jamais encaissées. L'assistance aux vieillards en 1907 a donc considérablement et fictivement, il faut bien le dire, grossi les budgets (celui de 1907 et même celui de 1908) pour ne laisser en définitive à la charge du département qu'une dépense nette réelle ne dépassant guère 26,000 fr. (un peu plus de 4 centimes additionnels).

La décision modificative du budget supplémentaire, approuvée le 2 décembre 1908, fait ressortir un boni de 50,000 fr., chiffre qui correspond au produit de l'aliénation du grand séminaire d'Ajaccio, réservé en vue de son emploi à une dépense extraordinaire ultérieure. Mais elle prévoit pour 9,854 fr. 92 seulement l'arriéré des dépenses des aliénés indigents: or cet arriéré, qui avait été purement et simplement supprimé du budget supplémentaire et qui figure au compte administratif de 1907 pour un autre chiffre de 1,876 fr. 70, s'élève, en réalité, à 40,832 fr. 07, insuffisamment gagé par conséquent au cours de l'exercice 1908; il dépasse très sensiblement l'arriéré de la recette correspondante, c'est-à-dire des contingents communaux (14,898 fr.) et a pour origine l'insuffisance des crédits annuels. La quotité fort élevée des centimes départementaux (115 c. 15 en 1908) tient surtout évidemment à la faiblesse de la valeur du centime (6,370 fr.). On doit convenir aussi que le département a des charges particulièrement lourdes à supporter. Les loyers et l'entretien des propriétés départementales absorbent 137,069 fr.; les nombreuses casernes de gendarmerie entrent dans ce chiffre pour près de 100,000 fr. (98,450 fr.). D'autre part, entre 1896 et 1907, les frais du service des aliénés ont passé successivement de 58,511 fr. à 95,800 fr., dont un quart seulement à la charge des communes.

Ces dépenses ne paraissent guère susceptibles de réductions, mais la situation diffère pour le service de l'instruction publique: le conseil général vient d'entrer, paraît-il, dans la voie des réductions en ce qui concerne les bourses de l'enseignement secondaire qui constituent une véritable prime au fonctionnarisme.

C'est en matière d'assistance médicale gratuite et d'assistance aux vieillards qu'il reste le plus à faire. On sait les abus auxquels ces deux services ont donné lieu: pour l'un, inobservation des règles relatives aux inscriptions, admissions injustifiées, ordonnances fictives établies par les médecins ou pharmaciens, même sans le moindre souci de vraisemblances; pour l'autre, admissions abusives, comme on a pu s'en rendre compte au moyen de renseignements fournis tant par le service du Trésor que par la gendarmerie, taux des mensualités encore excessif pour le pays, malgré les efforts tentés à ce sujet. Sans doute, par le jeu des subventions, la part définitive du département dans ces deux services ne représente qu'une somme assez faible: il ne saurait cependant se désintéresser de toute réglementation qui permettrait de réfréner les abus.

Indépendamment des subventions et produits éventuels afférents à la vicinalité, le département emploie le produit de 30 à 35 centimes additionnels ordinaires ou extraordinaires pour ce service. Si j'ajoute que les emprunts ont été à peu près exclusivement contractés en vue de l'extension de la voirie vicinale et qu'ils correspondent

à une annuité de 26 centimes additionnels, on se rendra compte de l'importance de la charge que les chemins imposent au budget départemental; ils absorbent plus de moitié de la totalité des ressources propres du département. Aussi les améliorations de nature à assurer un emploi plus productif des crédits du service vicinal ne pourront-elles avoir que la répercussion la plus heureuse sur les finances départementales.

Sauf les retards dans le paiement des dépenses des aliénés et de l'assistance médicale, la situation financière du département ne prête point à la critique; encore les retards constatés tiennent-ils, au moins en grande partie, à la non-entrée des contingents communaux: la négligence des municipalités pourrait être facilement vaincue grâce à l'inscription d'office et, au besoin, au mandatement d'office, effectué à l'époque des allocations de centimes communaux.

Cette situation financière paraît devoir s'améliorer sensiblement en 1912 par suite de l'extinction d'une annuité d'emprunt de 32,000 fr. et surtout en 1918, époque à laquelle les charges de la dette diminueront encore de 57,281 fr.

Malgré ces allègements, qu'il faudra d'ailleurs attendre encore plusieurs années, le budget départemental de la Corse, dont les impositions grèvent trop lourdement les contribuables, manquera toujours des ressources nécessaires pour entreprendre de grandes opérations. Qu'il s'agisse soit de l'exécution de ses engagements relatifs aux expropriations pour les chemins de fer ou pour l'assainissement, soit d'une combinaison financière permettant de réaliser cet assainissement dans un délai plus court que ne le prévoit le projet de loi déposé devant les Chambres, soit encore de l'achèvement véritable et d'une amélioration sérieuse de son réseau vicinal, ce budget ne saurait en réalité se passer d'un nouveau concours de l'Etat.

Les produits, que les propositions contenues dans un autre rapport appellent le Trésor à réaliser, paraissent pouvoir être affectés à ce concours indispensable. Confondus dans l'ensemble des recettes de l'Etat, ils seront extraits de la comptabilité budgétaire sous forme de subventions versées au département, après qu'un travail de dépouillement général opéré par les services des finances aura déterminé le bénéfice net réel résultant effectivement des modifications apportées à la législation fiscale de l'île. Dans la pensée de la sous-commission, les subventions comprendront l'intégralité de ce bénéfice net réel.

Comme il s'agit d'impôts d'Etat, mis par faveur exceptionnelle à la disposition du département, ces subventions ne sauraient recevoir qu'une affectation spéciale prévue au moins sommairement dans la loi de finances par laquelle elles se trouveront allouées et ne devront même être employées que conformément à un programme ou à des projets particuliers ayant reçu l'approbation des ministres de l'intérieur et des finances. La recette des subventions et la dépense correspondante constitueront des chapitres entièrement distincts dans le budget départemental, avec stricte spécialisation des fonds, au point de vue administratif comme au point de vue comptable. Toutefois, à défaut d'emploi à des dépenses extraordinaires, le Parlement pourrait affecter, sous les conditions qui lui paraîtraient utiles, la partie disponible des ressources à l'allègement des charges diverses du budget départemental.

L'attribution des recettes d'Etat au budget départemental de la Corse paraît devoir nécessiter l'intervention du ministre des finances, lors du règlement de ce budget et de toutes les décisions modificatives; les décrets seront donc dorénavant contresig-

gnés à la fois par les ministres de l'intérieur et des finances, ce qui établira d'ailleurs l'harmonie avec les dispositions envisagées dans le rapport concernant la gestion financière des communes.

Les propositions contenues au présent rapport mettent à la disposition du département, pour être employées dans son intérêt particulier, des ressources d'Etat qui, normalement, devraient être affectées aux dépenses du budget général. Jamais, comme nous l'avons dit au début, les faveurs résultant des arrêtés Miot ou autres dispositions analogues n'ont été considérées comme constituant un statut spécial à la Corse; jamais les ressources à provenir du rétablissement plus ou moins complet de la législation fiscale générale n'ont à aucune époque ni sous aucun gouvernement paru susceptibles d'une attribution privative à la Corse, sous une forme quelconque. Cette attribution, notre projet de loi la lui concède cependant, pour accélérer l'exécution du programme d'assainissement, pour faciliter l'expropriation, assumée par le département, des terrains nécessaires à cet assainissement et à la création de nouveaux chemins de fer, pour assurer l'achèvement et l'amélioration du réseau vicinal, pour toutes dépenses intéressant l'île dont l'utilité viendrait à être reconnue par la suite mais que leur caractère départemental ne permettrait pas à l'Etat d'entreprendre; enfin même, subsidiairement, pour les dépenses normales du budget départemental, à la décharge des contribuables de l'impôt direct.

Si la commission se rallie aux propositions que contient le rapport, elle aura à émettre le vœu suivant:

Que l'excédent net des recettes à provenir des modifications d'impôts faisant l'objet des vœux émis à la suite du rapport sur les services financiers de l'Etat soit attribué au département de la Corse sous forme de subventions à affectations spéciales et dont l'emploi ne pourra avoir lieu, en principe, que conformément à un programme ou à des projets particuliers approuvés par les ministres de l'intérieur et des finances;

Qu'à défaut d'emploi à des dépenses extraordinaires, la partie disponible de cet excédent soit affectée, par le Parlement, sous les conditions qui lui paraîtront utiles, à l'allègement des charges normales et générales du budget départemental.

L'inspecteur des finances, rapporteur,
Signé: SAUVALLE.

GESTION FINANCIÈRE DES COMMUNES

Rapport présenté au nom de la sous-commission
PAR M. SAUVALLE

La situation financière des 364 communes de la Corse a été examinée au moyen des comptes de gestion de receveurs municipaux, appuyés de renseignements complémentaires spéciaux fournis par ces comptables et de documents extraits des livres de la trésorerie générale.

Le dépouillement par actif et passif aboutit aux résultats suivants:

La dette exigible des communes du département s'élevait lors de la clôture de l'exercice 1907 (31 mars 1908), à la somme de 848,407 fr. Cette somme comprend à concurrence de 292,029 fr. la dette de contingents divers à verser au budget départemental et à concurrence de 42,063 fr. des dettes vis-à-vis de l'Etat (vingtièmes forestiers et impôts divers).

Le surplus (514,315 fr.) représente des traitements, des loyers, des prix de travaux

ou de fournitures, des annuités d'emprunts remontant parfois à plusieurs années: je ne saurais garantir l'exactitude de ce dernier chiffre, bien que je ne le crois pas très considérablement éloigné de la vérité.

Pour faire face à leurs restes à payer, les communes possédaient à la même époque des ressources disponibles en caisse et des restes à recouvrer. Les premières ont été, sans discussion, admises en atténuation du passif de chaque commune intéressée; il ne pouvait en aller de même en ce qui concerne les restes à recouvrer; les données des comptes des années précédentes obligent en effet à la plus extrême circonspection à ce sujet: les restes en fin d'exercice sur prestations, sur taxe des chiens ou sur rôles divers ne rentrent en Corse que dans une infime proportion et nous verrons que l'une des pratiques auxquelles est due l'existence du passif des communes de l'île consiste précisément à gager des dépenses sur des produits problématiques. On a estimé préférable de négliger entièrement cet actif d'une valeur extrêmement douteuse et la mesure n'a subi aucune exception, pas même en faveur des sommes dues par les élèves du collège d'Ajaccio, lesquelles s'échelonnent depuis 1899 et atteignent le total respectable de 113,112 fr. (arriéré seulement). L'Etat, redevable à l'égard d'un certain nombre de communes de reliquats de centimes dont il assure le recouvrement intégral, a paru le seul débiteur dont les engagements fussent de nature à entrer en ligne de compte.

Par l'effet de ces compensations, 191 communes n'ont point de passif net, trouvant, s'il y a lieu, dans leur caisse les moyens de l'acquitter; 30 autres y parviendront à mesure de l'encaissement des centimes communaux; 143 seulement restent avec un passif net total de 476,530 fr.

A quelles causes faut-il attribuer l'existence de ce déficit? Nous allons énumérer sommairement les principales:

1^o Défaut d'équilibre matériel de quelques budgets primitifs, mais surtout des budgets supplémentaires qui, indépendamment des dépenses nouvelles qu'ils autorisent, assument la charge de l'arriéré accumulé des exercices antérieurs.

2^o Vote de dépenses par délibérations spéciales en cours d'année, sans la création de ressources nouvelles ou sans l'annulation de crédits non employés afférents à des dépenses facultatives. A moins que les budgets primitifs et supplémentaires, se règlent par un excédent de recettes suffisant, l'équilibre cesse d'exister, qu'il y ait ou non des fonds en caisse pour effectuer le paiement;

3^o Equilibre fictif des budgets primitifs ou supplémentaires. Tantôt des recettes prévues sont irréalisables en totalité ou en partie (coupes de bois non autorisées ou recouvrables seulement à terme dans l'exercice qui suivra, locations de biens non effectuées, parfois même centimes non votés) ou bien les recettes sont inexactement évaluées (cas à peu près général pour les centimes) ou encore elles consistent en sommes absolument irrécouvrables. Tantôt le conseil municipal omet en dépense des crédits strictement obligatoires ou n'alloue qu'une somme tout à fait insuffisante dans le budget primitif, qu'il s'agisse des contributions de la commune, des contingents pour enfants assistés, aliénés, assistance médicale, etc... Souvent sont omis au budget supplémentaire divers éléments de l'arriéré et négligés en particulier les contingents départementaux en retard.

Ces budgets incomplets, défectueux, dépourvus de sincérité et ces autorisations spéciales destructives de tout équilibre ne constituent pas l'œuvre du seul conseil municipal: l'administration préfectorale inter-

vient pour les régler et les rendre exécutoires. Il lui incombe de donner aux municipalités les avertissements nécessaires, d'user de son autorité sur elles pour en obtenir le retour à la règle, de procéder au besoin à l'inscription d'office et même à l'imposition d'office en vertu de l'article 149 de la loi municipale. A part la rectification de certains budgets, bien peu nombreux, l'introduction de quelques prévisions de dépenses, en général minuscules, l'action de la préfecture jusqu'à cette année a présenté les plus importantes lacunes; c'est grâce au défaut de vigilance des bureaux, et en particulier à l'absence de tout contrôle de l'inscription des contingents départementaux qu'ont pu se perpétuer et s'aggraver des errements désastreux pour les finances communales.

Certaines autres irrégularités, sans influence directe sur la situation financière des communes, mais dont les conséquences ne peuvent être cependant que confusion et obscurité, confirment combien demeure sommaire l'examen des budgets par l'administration chargée de leur règlement. C'est ainsi que non seulement les centimes extraordinaires à affectation spéciale dépassent d'une façon fort notable, dans presque toutes les communes où il en existe, le montant de la dépense à couvrir, mais même pour une dizaine de communes l'imposition subsiste depuis plusieurs années bien que les prétendus emprunts auxquels il s'agissait de faire face n'aient jamais été contractés; les impositions extraordinaires ou les excédents en question contribuent peut-être en définitive à réduire l'importance des centimes pour insuffisance de revenu, mais de pareils procédés induisent en erreur sur la durée des charges de la commune et sur l'affectation des sommes imposées.

N'est-il pas caractéristique ainsi que les budgets de bon nombre de communes corses prévoient, depuis l'application de la loi de 1893, en recette et en dépense, la totalité du service de l'assistance médicale gratuite, alors que ce service se trouve centralisé au budget départemental et que la commune doit uniquement fournir sa part contributive.

Réduite à une action limitée et incomplète, la tutelle administrative perd encore de sa force en ne s'exerçant qu'avec de regrettables retards. Votés en mai ou en juin, les budgets communaux ou primitifs ne reçoivent pas l'approbation préfectorale en temps utile pour parvenir avant le commencement de l'année aux services chargés de l'exécution; certaines de ces approbations sont datées du mois de juin: l'exercice a déjà six mois d'existence. Quant aux budgets supplémentaires, l'époque de leur règlement et de leur arrivée à la recette municipale ne précède guère la clôture de l'année et même la clôture de l'exercice: désespérant de recevoir leurs budgets supplémentaires assez tôt pour pouvoir s'y conformer, quelques communes ont pris le parti de solliciter les crédits nouveaux ou reportés, à la fois par le vote du budget supplémentaire et par voie de délibérations spéciales: celles-ci font retour dans de bien plus brefs délais, sans doute parce qu'elles ne comportent pas la justification de ressources correspondantes.

Quelle efficacité attendre dans de pareilles conditions et du règlement des budgets et des inscriptions de crédits provoqués ou effectués d'office par l'autorité préfectorale? Trop souvent le mandatement ne peut plus avoir lieu faute de fonds ou même faute de temps. Lorsqu'il reste possible, les maires négligent de l'effectuer et cependant la procédure réglée par l'article 152 de la loi du 5 avril 1884 n'a jamais reçu d'application. A l'époque des allocations de centimes communaux, le mandate-

ment d'office ne saurait rencontrer d'obstacle dans une prétendue insuffisance de fonds et la suspension momentanée de ces allocations paraît, à elle seule, de nature à exercer une action des plus sérieuses sur les municipalités.

Enfin les retards apportés au règlement des budgets n'influent pas uniquement sur l'exécution normale de la dépense; ils ont encore leur répercussion sur la recette. Nombreuses sont, même dans les années où aucune innovation législative ne vient surprendre les municipalités (en 1907: assistance aux vieillards), les impositions communales qui ne peuvent se trouver comprises dans les rôles généraux et qui nécessitent la confection de rôles spéciaux: il en résulte des frais, souvent élevés en proportion des ressources à réaliser, et une aggravation sensible de la difficulté du recouvrement.

Mettre fin aux lenteurs dans le règlement des budgets, rejeter les recettes fictives; assurer l'inscription de toutes les dépenses obligatoires et de toutes les dettes exigibles, ainsi que leur mandatement, tel doit être l'objet des premiers efforts à tenter dans la voie du relèvement financier des communes corses. Mais le rétablissement de l'ordre et de la sincérité n'auront point pour effet de procurer les ressources nécessaires à la liquidation de l'arriéré et cette liquidation s'impose à bref délai.

Parmi les communes où le passif atteint le chiffre le plus élevé, on s'étonne de remarquer non pas les moins riches, les plus grevées et les plus dignes d'intérêt, mais au contraire celles qui s'imposent ou se sont imposé les moindres sacrifices. Qu'il s'agisse des villes à octroi, où le centime reste en somme assez faible ou de Bastelica (67 c.), de Zicavo (41 c.), de Moltifao (76 c.), de Poggio-di-Nazza (25 c.), de Vivario (33 c.), de Ghisoni (40 c.), de Zonza (51 c.), de Fozzano (104 c.), d'Olmeto (80 c.), de Petreto Bicchisano (69 c.), de Sollacaro (74 c.) (et nous avons ainsi groupé plus de la moitié du passif net total, 274,035) on se trouve en présence de collectivités dont les forces contributives, loin d'être épuisées, paraissent parfaitement en mesure de réparer les erreurs du passé, et de subir les conséquences des ménagements antérieurs, car, entre toutes les communes corses, celles-ci jouissent d'une situation privilégiée au point de vue des charges fiscales.

D'autres auront à subir une plus rude épreuve, parce que les centimes y atteignent déjà une quotité plus élevée, mais force est, sous peine d'encourir le reproche d'accorder une prime aux gestions défectueuses, de ne point les soustraire à la responsabilité de leurs agissements financiers.

Dans un certain nombre de cas, un supplément d'imposition permettra d'obtenir directement les fonds nécessaires, d'autant plus que la liquidation indispensable pourra s'échelonner sur plusieurs années; dans d'autres, il y aura nécessité de recourir à l'emprunt. Or, avertis par de fâcheux précédents (tels que celui de Palnéca qui depuis dix ans n'a ni payé une annuité de 1,200 fr. environ, ni même voté les ressources nécessaires), les établissements financiers hésitent, aujourd'hui à consentir le moindre crédit aux communes corses. Sans le concours d'une unité administrative à finances plus saines, celles-ci ne parviendront pas à obtenir la somme nécessaire pour apurer définitivement leur situation. Il importe donc que cette intervention se produise et il convient de l'attendre ou même de la provoquer de la part du département, mis en possession de ressources nouvelles que l'Etat va procurer à la Corse.

En vue de permettre cette importante opération qui l'intéresse lui-même particulièrement, car il reste en somme le princi-

pal créancier à satisfaire, le département accordera aux prêteurs sa garantie particulière et cautionnera les emprunts contractés par les communes pour la liquidation de leur passif, lorsqu'il s'agira du moins de dettes certaines et exigibles que les ressources communales actuelles ou réalisables seront insuffisantes à couvrir. Un engagement de cette nature ne constitue point une nouveauté en matière administrative: les communes de France se sont parfois portées garantes des emprunts des fabriques. J'ajoute qu'il ne compromettrait point les finances départementales, grâce surtout aux mesures spéciales ci-après indiquées:

1^o Attribution directe, stipulée et déterminée au contrat, par le prêteur au département, sur la somme empruntée, les sommes dues à ce dernier par la commune pour contingents ou toute autre cause.

2^o Concession au département, par les contrats et actes d'autorisation, du droit de prélever sur toute allocation de centimes à la commune le montant des annuités en souffrance (disposition analogue à celle récemment adoptée en ce qui concerne le recouvrement des frais d'administration forestière sur le montant des traites de coupes extraordinaires de bois).

3^o Ouverture, sur les ressources nouvelles procurées au département de la Corse, d'un crédit destiné à parer à toute éventualité pouvant résulter du cautionnement des emprunts communaux.

Après qu'il aura pris un engagement général, à concurrence d'une somme globale, pour toutes les opérations de l'espèce, dont on limitera la conclusion à une période de trois ou quatre années, le conseil général se conformera dans l'application, pour les engagements spéciaux relatifs à chaque commune, aux décisions prises, après avis de la commission départementale, de concert entre les ministres de l'intérieur et des finances, au sujet de l'admission des dettes à la liquidation, de la fixation du montant de l'emprunt, de ses conditions, etc..., sauf bien entendu approbation définitive par décret.

La quotité fort élevée des centimes additionnels communaux corses ne constitue pas une particularité spéciale à ces dernières années. Néanmoins, d'après les publications du ministère de l'intérieur, l'écart entre la moyenne en Corse et la moyenne de l'ensemble de la France s'accroît de plus en plus:

	France.	Corse.
1879.....	48	95
1887.....	54	137
1900.....	59	203
1902.....	61	202
1903.....	62	217
1904.....	62	222
1905.....	63	250
1906.....	65	250
1907.....	58	257

Pour 1907 ces moyennes seraient de 257 centimes (Corse) et 58 centimes (ensemble de la France entière): en réalité la moyenne proportionnelle, celle qu'on obtient en divisant le produit total (y compris les rôles spéciaux dont il n'est pas tenu compte par le ministère de l'intérieur) des centimes communaux afférents à la contribution mobilière, par le total des principaux sur lesquels ils sont calculés, ressort à 189 c. 88.

Nous avons vu dans une autre partie du présent rapport, que l'importance de cette quotité contribue grandement à l'irrécouvrabilité de l'impôt, mais que les communes n'ont pas, en définitive, à souffrir de cette situation, car l'Etat supporte la charge des dégrèvements et assure aux communes la rentrée intégrale de leurs impositions. A la différence du département toutefois, la

commune ne doit recevoir l'allocation de ses centimes qu'au fur et à mesure des recouvrements effectifs; à la clôture de l'exercice, le solde ne peut être remis aux comptables municipaux que dans le cas où les restes à recouvrer ne dépassent pas la valeur d'un douzième du montant des rôles (L. G. art. 199 à 203). Ces dispositions réglementaires paraissent, sans contredit, parfaitement logiques puisqu'à défaut de leur observation, le Trésor se trouve amené à faire des avances aux communes, et les plus importantes aux communes dont les contribuables s'acquittent le moins exactement. Pourtant, loin de s'y conformer d'une façon stricte, le service local de trésorerie a cru devoir en atténuer l'effet, surtout à l'égard des communes les plus besogneuses. Bien que l'administration supérieure ait fermé les yeux sur ces errements irréguliers, un contrôle un peu serré semble indispensable en cette matière et nous pensons qu'aucune faveur ne saurait être accordée aux communes qu'en vue de leur libération vis-à-vis du Trésor, du département ou des établissements prêteurs, si même l'allocation des centimes ne doit pas être subordonnée, au besoin par voie de mandatement d'office, à cette libération. En tous cas le service du Trésor échappe entièrement au reproche d'apporter la moindre négligence à mettre, dans les conditions réglementaires, les ressources communales à la disposition des municipalités; lorsque dans certaines localités les restes à verser sur les allocations atteignent une proportion importante, c'est qu'aussi le recouvrement y présente des retards particulièrement anormaux.

Les centimes additionnels sont d'autant plus élevés qu'ils constituent en général l'unique ressource des budgets communaux corses. Cependant certaines communes possèdent des propriétés: cette circonstance, qui devrait améliorer sensiblement leur situation, ne procure point d'habitude, sous le rapport de la gestion financière, de bien satisfaisants résultats; nous allons expliquer pourquoi:

Les propriétés dont il s'agit se composent tantôt de bois soumis au régime forestier, tantôt de bois non soumis à ce régime ou de terrains de pâture, etc... Dans le premier cas, soit à cause des incendies qui désolent le domaine, soit par suite de l'abus des coupes extraordinaires, autorisées parfois malgré l'avis de l'administration, soit pour tout autre motif, l'aménagement des coupes ne procure pas au budget communal des ressources annuelles régulières. Cependant les communes entendent vivre sur le produit de leurs forêts, ne s'imposent que des charges insuffisantes, n'hésitent pas même à prévoir fictivement pour équilibrer leurs dépenses des coupes non réalisables, créent en un mot le déficit et accumulent l'arriéré, jusqu'à ce qu'une adjudication leur permette d'alléger leur passif. Le prix réalisé vient-il à dépasser les besoins de la commune qu'elle entreprend des dépenses de pur luxe, se livre à des prodigalités, sans songer à l'avenir, aux années de maigre revenu.

Lorsque les propriétés communales consistent en bois non soumis au régime forestier ou en terrains de pacage (ce qui revient souvent au même, les moutons, les chèvres et leurs bergers s'étant dès longtemps chargés de la transformation) ou lorsqu'elles consistent en toute autre nature de biens, la situation apparaît beaucoup plus mauvaise encore. Si les propriétés sont louées (cas très rare), le loyer ne rentre pas; si elles sont abandonnées moyennant redevances à la jouissance des habitants, les redevances ne se perçoivent pas; finalement, les communes renoncent le plus sou-

vent à retirer aucun profit de leurs terrains; mais, ayant abandonné les ressources, elles conservent la charge des impôts, d'autant plus lourds que, faute de ressources, elles ont dû faire appel dans une plus large mesure aux centimes additionnels. Si les municipalités voulaient tenir la main à la constatation intégrale et à la rentrée des loyers et redevances qui leur sont dus, si elles savaient ne point sacrifier les intérêts communaux au désir de satisfaire leurs partisans par des immunités étendues, on n'aurait pas à déplorer cette situation.

La même remarque s'applique à toutes les autres taxes municipales: d'importantes omissions aux rôles en diminuent le produit et on ne suit pas d'ailleurs le recouvrement d'assez près. Elle s'applique en particulier aux prestations dont l'assiette mal réglée se ressent par surcroît des abus de la personnelle-mobilière. L'acquittement des prestations laisse de considérables mécomptes, soit qu'optant pour l'exécution en nature, les contribuables ne fournissent qu'un travail insuffisant et inutilisable, surtout lorsque les journées ne font pas l'objet d'une conversion en tâches, soit que la rentrée des deniers ne s'effectue point. Les municipalités n'apportent enfin aucun empressement à apurer les non-valeurs, parce que les restes à recouvrer leur permettent d'équilibrer en apparence à la fois le budget supplémentaire et le compte de la vicinalité.

La vicinalité souffre encore d'autres atteintes. Nombreuses sont les communes où des emprunts passagers aux fonds affectés aux chemins permettent de payer les dépenses générales; parfois les besoins se renouvellent avec une persistance telle que la restitution à la vicinalité ne s'opère plus à la fin. L'on pourrait citer quelques communes où les fonds spécialement affectés à ce service se trouvent totalement et définitivement absorbés pour une somme importante par les autres parties du budget municipal.

Ainsi les ressources provenant soit des taxes communales diverses, soit du domaine communal n'apportent qu'un allègement fort restreint et du reste souvent irrégulier dans toutes les acceptions du mot, aux charges résultant des centimes additionnels.

Certaines communes bénéficient de taxes d'octroi qui leur procurent une situation enviée de toutes celles qui croient pouvoir aspirer à la même faveur. Malheureusement dans ce pays où aucun service local ne fonctionne d'une façon complètement normale, les abus de tout genre paraissent à redouter particulièrement en cette matière, pour laquelle l'autorité supérieure exige à juste titre des garanties très sérieuses d'exactitude et de régularité dans la perception. Quant à faire appel à l'octroi de mer, comme on l'a proposé à plusieurs reprises, la mesure ne semble guère opportune au moment même où l'on parle d'unification et de facilités douanières avec le continent; la question des octrois locaux actuellement existants ne peut d'ailleurs se résoudre d'un trait de plume, et la répartition entre les communes constituerait un grave problème risquant d'entraîner à des injustices, et exposant, en tous cas, à des réclamations de toutes sortes.

Dès lors que l'Etat prend l'initiative, au moyen des taxes indirectes et douanières nouvelles, de dégrever les contribuables qui acquittent l'impôt direct, c'est-à-dire l'impôt communal, point n'est besoin de fournir aux budgets municipaux une augmentation de ressources dont l'emploi laisserait sans doute beaucoup à désirer et qui n'apporterait aucun remède aux maux dont souffre la Corse.

Les craintes à ce sujet ne se trouvent que trop justifiées par la situation actuelle, car déjà l'emploi des ressources donne lieu à de sérieuses critiques. Depuis plusieurs années les frais d'administration des communes se sont élevés souvent d'une façon sensible et sans motifs sérieux. Le traitement des secrétaires de mairie, les frais de bureau plus ou moins fictifs opèrent un premier prélèvement de plus en plus considérable sur le budget communal. Telle localité alloue pour une modeste besogne 600 fr. à son secrétaire: c'est la valeur de 100 centimes additionnels; les menus frais de secrétariat atteignent en outre 450 fr., soit 75 centimes additionnels. Il y a abus flagrant; sans atteindre un pareil degré, des abus analogues sont constatés dans d'autres communes; presque partout la rétribution des secrétaires de mairie dépasse les limites normales.

Les gardes champêtres absorbent eux aussi une quotité quelque peu élevée de centimes, fréquemment de 100 à 175 centimes. Ce sont des services bien coûteux et la pauvreté des communes où se remarquent ces proportions laisse penser que les loisirs ne manquent pas à ces représentants de la loi.

Je ne saurais oublier l'appariteur communal dont les fonctions particulièrement limitées, au moins au point de vue administratif, n'ont à coup sûr pas l'importance suffisante pour justifier certains traitements (250 fr., soit 42 centimes additionnels dans une commune).

J'ai le regret de constater que les percepteurs receveurs municipaux n'ont pas observé une plus grande discrétion à l'égard des municipalités. Malgré l'élévation constante qu'ont subie, à mesure de l'augmentation des recettes et des dépenses, leurs remises sur contributions et centimes, exactement proportionnelles en Corse, et leurs traitements municipaux, ils ont su presque partout se faire allouer des frais de bureau véritablement abusifs, des frais de confection de comptes et de budgets exagérés et même totalement injustifiés (car les comptes administratifs ne sont point rendus et les budgets sont fort mal établis) (1), ils profitent enfin presque de la rétribution purement facultative du dixième, laquelle reste complètement inadmissible dans des communes écrasées de centimes additionnels. Je ne parle que pour mémoire de la majoration de ses traitements fixes, réglés par arrêté préfectoral, qu'un receveur municipal n'a pas hésité à glisser et à maintenir dans la comptabilité des communes dont la gestion lui est confiée.

Grâce à l'intervention récente de M. le préfet Chaleil les allocations des comptables vont se trouver pour l'avenir, rapprochées de la mesure qui convient; mais il reste encore fort à faire en ce qui concerne les autres fonctionnaires municipaux.

Si du personnel nous passons au matériel, il nous faut signaler que les locations donnent lieu à des abus, révélés par les renseignements parvenus tant des contrôleurs des contributions directes que des receveurs de l'enregistrement. La salle de mairie est très généralement la salle à manger, la chambre à coucher ou la cuisine du maire qui s'octroie un loyer hors de proportion avec la valeur locative réelle du local, étant donné surtout l'usage qui en est fait; la commune fournit souvent, en sus du loyer, le mobilier, effectue les réparations diverses même immobilières, assure le chauffage et l'éclairage dans des conditions qui ne laissent évidemment aucun débours à la charge du premier magistrat municipal.

Les locations d'écoles, charge importante

(1) 250 fr. 14 centimes additionnels dans une commune.

des communes sont passées trop souvent à des prix exagérés. Les considérations de personnes ne demeurent évidemment pas étrangères à cette situation qui grève certains budgets.

Parmi les dépenses d'une inutilité communale manifeste, celles qui se rencontrent le plus fréquemment dans les budgets municipaux consistent dans les abonnements à diverses publications et surtout à des journaux politiques. Qu'on n'objecte pas le faible montant de la dépense: telle commune pour son abonnement au *Matin* et au *Pascal-Paoli* dépense une somme supérieure aux ressources en numéraire du service vicinal.

Je ne doute pas que la fête nationale soit célébrée dignement dans beaucoup de communes, surtout dans celle où cette célébration coûte 20 centimes additionnels aux contribuables.

Les municipalités négligent des dépenses obligatoires mais procèdent à des travaux ou à des acquisitions dont l'intérêt ne paraît pas primordial. Telle commune doit 6,000 fr. depuis plusieurs années au département et ne les acquitte pas, mais elle se procure une horloge de 1,200 fr. Telle autre laisse en souffrance un passif de 19,050 fr., mais a installé des services d'eau et d'électricité.

Je ne reviendrai pas ici sur l'assistance médicale ou l'assistance aux vieillards dont j'ai rappelé déjà les abus à propos des finances départementales; il y a là l'origine d'une aggravation sensible des charges communales (100 à 150 c. très souvent pour l'assistance médicale en ce qui concerne l'assistance aux vieillards on compte jusqu'à 300 c. et 375 c.). Dans l'application de ces nouvelles lois les municipalités corses ont parfois dépassé toute mesure et détourné des dispositions d'une haute portée sociale au profit d'intérêts électoraux ou même d'intérêts purement personnels.

La moindre des charges communales corses est peut-être celle des emprunts, parce que les collectivités ne jouissent d'aucun crédit. Quelques communes ont cependant d'assez lourds engagements, mais elles restent rares. Il est imprudent à ce point de vue de s'en fier aux budgets: les sommes qui y figurent pour le paiement d'annuités correspondent souvent à des emprunts non réalisés ou remboursés; la recette d'impositions extraordinaires seule s'effectue et elle est détournée de son objet.

Pouvons-nous supposer que nous avons fait ici allusion à tous les abus, signalé toutes les fissures du budget communal corse, passé en revue toutes les causes d'aggravation des charges des contribuables? Les négligences de toutes sortes, les irrégularités, les fictions même n'abondent-elles pas dans une gestion qui échappe aux contrôles de toute nature, même à celui que devraient exercer les juges des comptes des comptables; car en Corse jamais injonction ne fut prononcée depuis longtemps par le conseil de préfecture, jamais à proprement parler compte ne fut examiné et la rapidité avec laquelle ont été en particulier délivrés les quitus du dernier exercice à attiré à juste titre les observations de la direction générale de la comptabilité publique.

Les abus, facilités par le relâchement général du contrôle, expliquent l'importance des centimes communaux, dont l'autorisation ne paraît pas subordonnée, en fait, à un examen même sommaire des dépenses à effectuer. D'ailleurs les centimes que nous avons vus dans certains cas insuffisants au point de laisser les budgets en déficit prennent d'autres fois une importance injustifiée, et ménagent ou accroissent sans utilité les excédents de recettes, même quand il ne se produit point quelque double emploi dans l'imposition.

Un contrôle serré, une action constante sur la comptabilité municipale seront indispensables pour rétablir la régularité dans les finances communales. Les armes ne manquent pas à l'autorité préfectorale pour assurer la marche normale du service, mais l'usage s'en est depuis longtemps perdu. Déshabitués d'une de leurs missions essentielles, les bureaux ont fait preuve d'indifférence et de laisser-aller et ont ainsi contribué au désordre financier. Il leur appartient d'apporter à l'avenir dans leur contrôle l'activité, la sollicitude et la fermeté sans lesquelles la situation actuelle ne peut manquer de s'éterniser et le déficit de réapparaître, aussitôt après la liquidation dont nous avons ci-dessus indiqué les moyens.

Les efforts récemment tentés par M. le préfet Chaleil en vue d'un retour au bon ordre financier, les instructions adressées par lui aux maires et aux receveurs municipaux, les premiers redressements opérés dans les budgets des communes signalent un changement de méthode à cet égard. Libérées d'ailleurs du passif qui les grève, appelées à bénéficier de la mise à exécution des réformes administratives réalisées dans l'île spécialement en matière d'assistance les municipalités corses, sous l'action tutélaire de l'autorité préfectorale, consciente de ses droits et de ses devoirs, ne manqueront sans doute pas de s'assagir et d'améliorer leur gestion sur un grand nombre de points. Aussi, convient-il de leur faire d'abord confiance à ce sujet, de leur laisser le temps de réparer les conséquences de leurs agissements et de rompre d'une façon définitive avec des traditions destructives de toute prospérité financière.

Un délai de cinq années paraît suffisant pour cette restauration administrative. Loin de se départir, pendant cette période d'épreuve, de ses droits ordinaires de contrôle, avec toutes les conséquences qu'ils comportent, le Gouvernement s'efforcera par leur moyen, d'aider à l'œuvre entreprise et de contribuer à la réorganisation. Mais l'exemple du passé l'autorise à redouter certaines défaillances isolées, certaines résistances même que les sanctions dont dispose actuellement le contrôle administratif ne parviendront peut-être point à vaincre complètement, et il risque de voir tous les efforts tentés, les fonds procurés aux communes pour la liquidation de leur dette détournés de leur objet, le déficit réintroduit dans les budgets communaux, avec répercussion, comme à l'heure actuelle, sur les finances départementales, les contribuables, qui vont profiter de dégrèvements, surchargés à nouveau et l'impôt compromis de rechef par des gestions défectueuses.

À la situation exceptionnelle qu'aura faite à la Corse l'organisation de la liquidation de sa dette communale, conviennent des mesures spéciales d'investigation et de régularisation. La sous-commission a émis l'avis que ces mesures pourraient être les suivantes:

Tous les cinq ans, le Gouvernement fera examiner l'emploi des emprunts garantis par le département pour la liquidation du passif des communes et, d'une façon générale, la situation financière des communes. Ainsi renseigné par une enquête approfondie, il aura, pour le redressement des abus que le fonctionnement normal des contrôles n'aurait point permis d'écarter, au cours de la période d'épreuve des cinq premières années ou des périodes quinquennales suivantes, la faculté de faire appel à une commission instituée spécialement à cet effet auprès du ministère de l'intérieur et composée de membres du conseil d'Etat, de la cour des comptes et de représentants des ministères de l'intérieur et des finances.

Saisie, à la suite de chaque enquête pé-

riodique, cette commission sera chargée d'examiner sur pièces la gestion des communes qui lui seront désignées par décret, d'indiquer au Gouvernement toutes mesures utiles pour assurer chez elles l'équilibre financier et la régularité de l'emploi des ressources à affectation spéciale, et de proposer au Gouvernement, après avis du préfet, le règlement définitif de leur budget, en recette et en dépense, pour cinq années consécutives, aucune modification ne pouvant être apportée, pendant la même période, soit au budget, soit aux impositions locales de toute nature, sans délibération de la commission.

Les décisions relatives aux budgets et impositions seront, chaque fois que les lois n'attribuent pas compétence au Président de la République, prises par arrêté du ministre de l'intérieur sur avis conforme de la commission ou, à défaut de cette conformité, par décret contresigné des ministres de l'intérieur et des finances.

Ces dispositions paraissent le minimum des garanties indispensables pour éviter le retour des abus auxquels on doit la situation actuelle et sans la disparition desquels la liquidation des dettes des communes resterait une opération illusoire, dénuée de toute utilité, laissant toujours compromises et les finances municipales et les finances départementales, intimement liées entre elles.

Si la commission se rallie aux propositions que contient le présent rapport, elle aura à émettre les vœux suivants:

1^o Que le département de la Corse garantisse, avec l'autorisation du Gouvernement, l'intérêt et l'amortissement des emprunts contractés par les communes pour la liquidation de leurs dettes certaines et exigibles que des ressources actuelles ou réalisables ne permettraient pas de couvrir;

Que le département soit autorisé à prélever sur les sommes empruntées le montant déterminé au contrat, de sa créance contre la commune;

Que le département soit autorisé à prélever sur les allocations de centimes communaux le montant des annuités en souffrance pour les emprunts dont il s'agit et qu'une somme soit réservée sur les ressources nouvelles mises à la disposition du département en vue des éventualités pouvant résulter des garanties d'emprunt, tous recours contre les communes demeurant réservés;

2^o Que le Gouvernement fasse examiner tous les cinq ans (et pour la première fois cinq ans après l'adoption des propositions qui précèdent) la situation des finances communales en Corse; qu'à la suite de cette enquête quinquennale la comptabilité et les budgets des communes qui auraient détourné de leur objet les fonds provenant des emprunts pour la liquidation du passif ou ne satisferaient point à l'acquittement de leurs dettes, soient soumis par décret à une commission instituée au ministère de l'intérieur et chargée de proposer au Gouvernement, après avis du préfet, le règlement définitif pour cinq années consécutives du budget et des impositions de toute nature des communes en question;

Que ce règlement ait lieu soit par arrêté du ministre de l'intérieur sur avis conforme de la commission, soit par décret contresigné des ministres de l'intérieur et des finances, aucune modification ne pouvant être apportée pendant la période des cinq années au budget ou aux impositions que dans les mêmes formes.

L'inspecteur des finances, rapporteur,
Signé : SAUVALLE.

COMMISSION
EXTRAPARLEMENTAIRE ET INTERMINISTÉRIELLE
chargée d'étudier
LA SITUATION ACTUELLE DE LA CORSE

CHEMINS DE FER

Rapport présenté au nom de la sous-commission
PAR M. FONTANEILLES

**Rapport sur la situation des chemins de fer
en Corse.**

SITUATION ACTUELLE

Le réseau des chemins de fer de la Corse comprend actuellement 296 kilomètres répartis en trois lignes :

La ligne d'Ajaccio à Bastia, longue de 158 kilomètres ;

La ligne de Ponte-Leccia à Calvi, longue de 74 kilomètres ;

Et la ligne de Cazamozza au Fium'Orbo, longue de 65 kilomètres.

Ces lignes, établies à voie de 1 mètre, sont exploitées par la compagnie des chemins de fer départementaux en vertu d'un traité d'exploitation qui peut être dénoncé en 1909, ou se constituer par tacite reconduction.

La compagnie exploite pour le compte de l'Etat en ayant droit, toutefois, à une prime d'économie et à une part dans les recettes nettes.

La recette brute a été de 1,205,000 fr. en 1907, soit un peu plus de 4,000 fr. par kilomètre. Elle va, d'ailleurs, constamment en augmentant ; l'accroissement annuel a été, dans ces derniers temps, de 40,000 fr.

La recette brute est encore insuffisante pour couvrir les charges incombant à l'Etat, qui a eu à supporter de ce chef, en 1907, un déficit de 98,000 fr.

Le nombre quotidien des trains de voyageurs dans chaque sens est de trois sur la ligne d'Ajaccio à Bastia, et de deux sur les deux autres lignes. La compagnie met également en marche quelques trains de marchandises, principalement pour le transport des bois.

Le cahier des charges du réseau corse prévoit les mêmes tarifs que les cahiers des charges de nos grands réseaux. Les tarifs généraux appliqués (impôt compris) sont, par conséquent, les mêmes pour les marchandises ; mais ils diffèrent pour les voyageurs de 2^e et de 3^e classe. Les tarifs kilométriques de voyageurs pour les trois classes sont, en effet, les suivants (impôt compris) :

En Corse, de.....	}	0 fr. 112
		0 fr. 084
		0 fr. 062
Sur les grands réseaux français,	}	0 fr. 112
de.....		0 fr. 075
		0 fr. 049

Cette différence tient à ce que, en 1892, lorsque la loi du 26 janvier a supprimé la surtaxe de 10 p. 100 établie sur la grande vitesse par la loi du 16 septembre 1871, les grandes compagnies ont dû, par application des conventions de 1883, réduire de 10 p. 100 les tarifs de la 2^e classe et de 20 p. 100 les tarifs de la 3^e classe. Cette obligation ne s'appliquait pas au réseau corse.

Le réseau délivre des billets d'aller et retour dans les conditions ordinaires.

Enfin, il existe en Corse un certain nombre de tarifs spéciaux pour les produits dont le transport est le plus fréquent.

De nombreuses observations ou réclamations, relatives au régime des chemins de fer, ont été présentées à la sous-commission qui s'est rendue en Corse, pour étudier

la situation administrative et économique de l'île. Elles ont trait à deux questions distinctes :

1^o La construction de lignes nouvelles complétant le réseau existant ;

2^o L'amélioration des conditions d'exploitations actuelles.

Nous examinerons ces deux questions successivement.

1^o Construction de lignes nouvelles.

Nous avons dit que le réseau corse a une longueur totale de 296 kilomètres. Ce chiffre, étant donné que la population de la Corse est de 296,000 habitants, représente une longueur de 1 kilomètre pour 1,000 habitants. Pour l'ensemble du territoire français, la longueur du réseau d'intérêt général est de 43,556 kilomètres (statistique de 1905) pour une population de 38,254,000 habitants, correspondant à une moyenne de 1 kilomètre 138 mètres pour 1,000 habitants.

Donc, au point de vue du développement des voies ferrées, par rapport à la population à desservir, la situation de la Corse est moins satisfaisante que celle de l'ensemble du territoire. Cette infériorité est encore plus sensible si on considère la longueur du réseau de chemins de fer par rapport à la surface du département. La Corse ne possède que 296 kilomètres de chemins de fer pour une superficie de 875,000 hectares, soit 339 mètres pour 1,000 hectares, alors que l'ensemble du territoire français possède 43,556 kilomètres de voies ferrées d'intérêt général pour 53,000,000 hectares, soit 822 mètres pour 1,000 hectares.

Il est à remarquer, d'autre part :

1^o Que le département de la Corse ne paraît pas en état de compléter son réseau d'intérêt général par un réseau d'intérêt local, en raison de sa situation financière ;

2^o Que la sous-préfecture de Sartène est éloignée, de 83 kilomètres, de toute ligne de chemin de fer ;

3^o Que la création de voies ferrées sera particulièrement utile en Corse le jour où le pays sera susceptible de faire de l'exportation sur une assez grande échelle, car les produits exportés auront à subir, du chef de leur transport par mer, une assez lourde charge avant de pénétrer sur le continent. Il importe donc que les transports à effectuer à l'intérieur de l'île soient aussi peu coûteux que possible.

La création de lignes nouvelles paraît donc justifiée si on procède, en même temps, aux autres améliorations qui sont de nature à accroître la richesse et la production de l'île, telles que l'assainissement des plaines, le reboisement des parties hautes, la modification du régime pastoral actuellement en vigueur, etc. La réalisation de ces améliorations paraît nécessaire pour créer un trafic de nature à justifier le développement des chemins de fer.

Les nouvelles voies ferrées dont la construction paraît devoir être envisagée, en premier lieu sont deux lignes que la loi du 17 juillet 1879 avait classées dans le réseau d'intérêt général et que la convention du 21 février 1883, approuvée par la loi du 19 décembre 1883, a concédées à la compagnie des chemins de fer départementaux à titre éventuel, sous réserve de la déclaration d'utilité publique. Ce sont les lignes de Fium'Orbo à Bonifacio et d'Ajaccio à Propriano. Quelques études ont été faites en vue de l'établissement de deux autres chemins de fer : l'un dans la presqu'île du cap Corse, l'autre entre Ajaccio et Vico ; mais il paraît difficile d'envisager leur exécution comme prochaine ; ils desserviraient, en effet, des centres d'importance secondaire situés dans le Nord et dans le centre de l'île régions qui, dans une certaine mesure, sont

déjà pourvues de voies ferrées ; leur utilité ne paraît donc pas comparable à celle des deux premières lignes susmentionnées qui sont destinées à desservir une partie de l'île encore dépourvue de tout chemin de fer, bien qu'elle renferme des régions relativement riches et des agglomérations importantes, telles que Sartène, Propriano, Bonifacio, Porto-Vecchio.

Ligne de Fium'Orbo à Bonifacio. — La ligne de Fium'Orbo à Bonifacio a été, avons-nous dit, concédée à la compagnie des chemins de fer départementaux à titre éventuel. C'est celle dont l'exécution paraît devoir être entreprise en première ligne. La ligne actuelle de Cazamozza au Fium'Orbo s'arrête, en effet, un peu avant de traverser ce dernier cours d'eau, à la station de Ghisonaccia, petite localité sans importance qui, au point de vue économique, n'offre aucun des caractères d'un terminus de voie ferrée. Cette ligne ne peut être considérée comme inachevée. Aucun obstacle ne s'oppose à son prolongement vers le sud.

La partie sud de la côte orientale n'est, en général, pas inférieure à la partie nord ; elle contient des agglomérations importantes, telles que Porto-Vecchio et Bonifacio, et des régions productives. La voie ferrée de Bastia à Ghisonaccia n'aura sa complète utilité que quand elle se prolongera jusqu'à Bonifacio, reliant ainsi à Bastia toute la côte orientale de l'île, dont Bastia est le seul port assurant, d'une façon satisfaisante, les relations avec le continent. Les ports de Porto-Vecchio et de Bonifacio sont, en effet, d'importance secondaire ; il n'y a pas lieu d'y prévoir des travaux d'amélioration importants, car il vaut mieux ne pas éparpiller les ressources du service maritime sur un trop grand nombre de points ; et, d'ailleurs, il n'est pas possible de les faire desservir par des paquebots fréquents.

Il est assez difficile d'évaluer le trafic probable de la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio, qui dépendra, dans une large mesure, des résultats que donneront les travaux d'assainissement de la plaine orientale. On sait qu'un projet très important est actuellement soumis au Parlement à ce sujet ; et il paraît nécessaire que ce projet soit réalisé le plus promptement possible. Les travaux d'assainissement auront pour effet de ramener dans la plaine la population qui habite en ce moment les villages des montagnes voisines. Ce résultat ne se produira qu'avec une certaine lenteur. Mais, dès à présent, il nous paraît probable que la ligne entière de Cazamozza à Bonifacio donnera, à très bref délai, une recette brute voisine de celle que donne la section actuellement ouverte de Cazamozza à Ghisonaccia, recette qui est de 4,000 fr. par kilomètre. La nouvelle section aura, en effet, un trafic propre assez important, et elle augmentera sensiblement les recettes de la section ancienne, par le trafic nouveau qu'elle lui apportera.

Un premier projet de chemin de fer entre Ghisonaccia et Bonifacio a été présenté, par la compagnie des chemins de fer départementaux, le 12 décembre 1890. La longueur prévue était de 105 kilomètres, avec déclivités maxima de 20 p. 1000 et rayons de courbure de 100 mètres au minimum. La dépense prévue était de 14,747,000 fr., soit 140,450 fr., par kilomètre, se décomposant ainsi qu'il suit :

Infrastructure (y compris 1 million pour acquisitions de terrains).....	9.206.700
Superstructure (y compris stations, télégraphe, etc.).....	3.616.900
Majoration pour frais généraux et intérêts.....	1.923.400
Total.....	14.747.000

On remarquera que l'estimation ci-dessus prévoit une forte majoration pour frais gé-

néraux, mais qu'elle ne comprend pas le matériel roulant, soit une dépense d'environ 1 million.

Le 30 avril 1890, le service des ponts et chaussées du département présentait un projet rectifié dans un sens plus économique. La longueur prévue n'était que de 103 kilomètres, et la dépense prévue n'était que de 12,671,100 fr., soit 123,000 fr. par kilomètre, se décomposant comme il suit :

Infrastructure (y compris 1 million pour acquisitions de terrains).....	7.043.000
Superstructure.....	4.072.000
Majoration.....	1.556.100
Total.....	12.671.100

chiffre qui ne comprend pas les dépenses de matériel roulant.

Ce projet fit l'objet d'un avis favorable émis par le conseil général des ponts et chaussées dans sa séance du 15 octobre 1891, sous réserve de quelques modifications insignifiantes dans les chiffres. Il fut soumis aux conférences mixtes et fit également l'objet d'un avis favorable de la commission mixte des travaux publics (séance du 30 mai 1892), sous réserve de l'étude en conférence mixte de certains projets de détail.

Enfin, à la suite d'une dépêche ministérielle du 24 mars 1900, le service des ponts et chaussées du département a examiné si on ne pourrait pas remplacer le chemin de fer projeté, entre Ghisonaccia et Bonifacio, par un tramway à vapeur établi sur l'accotement de la route nationale.

Il a estimé qu'on pouvait emprunter la route nationale sur 47 kilomètres seulement, et que cet emprunt réduirait la dépense prévue de 120,000 fr. par kilomètre à 60,000 francs environ.

On voit que, d'après ces bases, l'économie totale réalisée serait de 2,800,000 fr.

Une économie nouvelle pourrait encore être réalisée par suite de la diminution de longueur résultant de l'adoption de plus fortes déclivités (admissibles pour un tramway, dont les convois ont forcément une longueur assez faible).

Le service des ponts et chaussées a, d'ailleurs, émis l'avis que ces économies étaient loin d'être justifiées, en raison des inconvénients qu'il y aurait à ne pas pouvoir utiliser, entre Ghisonaccia et Bonifacio, le même matériel qu'entre Bastia et Ghisonaccia.

Nous partageons entièrement cet avis, et pensons que l'emprunt de la route nationale constituerait, dans le cas que nous considérons, une très mauvaise solution.

Remarquons, d'abord, qu'il est complètement impossible de songer à placer la voie ferrée sur la plateforme de la route nationale, sans élargissement de cette plateforme.

La plateforme dont il s'agit est, en effet, assez étroite. Sa largeur descend fréquemment au-dessous de six mètres. Nous avons constaté que, quand elle est garnie d'un cordon de matériaux d'empierrement, deux voitures éprouvent parfois de la gêne pour s'y croiser. On ne saurait donc placer la voie sur la plateforme actuelle.

Nous rappellerons, d'ailleurs qu'une circulaire du ministre de l'intérieur en date du 15 octobre 1900, vient d'interdire la pose de voies ferrées sur la plateforme des routes en dehors des cas exceptionnels, en raison de l'intérêt qu'il y a à réserver cette plateforme pour les nouveaux modes de locomotion mécanique qui prennent de jour en jour plus d'importance. Cette considération s'applique tout à fait à la Corse qui a le plus grand intérêt à voir se développer l'emploi de véhicules automobiles et qui ne peut, en raison du mauvais état de ses chemins vicinaux, les recevoir que sur ses routes nationales ou forestières, généralement assez étroites. De plus, les nombreux

troupeaux qui circulent sur les routes de l'île gêneraient l'exploitation d'un tramway sur route.

Si donc on désirait utiliser la route nationale pour faciliter la construction de la voie ferrée, il conviendrait d'accoler à la route une nouvelle plateforme, de 4 mètres de largeur, séparée de la chaussée par une bordure en pierre, peut-être même par une clôture, et sur laquelle on placerait un chemin de fer.

Cette solution procurerait une économie de construction appréciable, qui nous paraît pouvoir s'évaluer à 50,00 fr. par kilomètre. Nous pensons néanmoins qu'il n'y a pas lieu de l'adopter parce qu'elle donnerait à la ligne projetée un mauvais tracé et un mauvais profil en long. Or, cette ligne est appelée à desservir un trafic assez important. Elle traverse, d'autre part, une région presque horizontale qui permet d'établir une voie ferrée dans de bonnes conditions sans dépense excessive. Par conséquent, l'adoption d'un tracé défectueux serait, à notre avis, une erreur.

On sait combien les déclivités, supérieures à 15 ou 20 millièmes, réduisent la charge utile des trains, avec la traction à vapeur, en raison de ce fait que le poids de la locomotive reste constant quand le poids total du train diminue. Un mauvais profil entraîne donc, sur une voie ferrée, des frais de traction élevés, qui empêchent l'abaissement des tarifs, il s'oppose également à une marche rapide des trains de voyageurs (et nous rappellerons que des réclamations ont été présentées contre la lenteur des trains actuels); ce dernier inconvénient peut s'éviter, sur les lignes à forte pente, par l'emploi de la traction électrique. Mais cet emploi, sur des chemins de fer où le trafic n'est pas intense, entraîne une augmentation notable dans les dépenses d'exploitation. Il peut être justifié dans une région très tourmentée, telle que celle qui s'étend entre Ajaccio et Sartène, parce qu'il permet d'éviter de grosses dépenses de construction. Il ne le serait pas sur une ligne à profil peu accidenté, comme celle de Ghisonaccia à Bonifacio, où l'économie totale résultant de l'adoption de la traction électrique serait inférieure à 3 millions.

Il convient, d'ailleurs, de remarquer que la construction de la section Ghisonaccia-Bonifacio suivant des types différents de ceux adoptés sur la section Cazamozza-Ghisonaccia aurait pour conséquence soit d'imposer aux voyageurs et aux marchandises un transbordement à Ghisonaccia, soit d'amener l'exploitation d'une des deux sections précitées avec un matériel ne s'adaptant pas aux conditions d'établissement de cette section. Ces résultats nous paraissent tous deux inadmissibles. Il convient que la section Ghisonaccia-Bonifacio soit construite dans d'aussi bonnes conditions que la section Cazamozza-Ghisonaccia, et même, à notre avis, dans des conditions un peu meilleures. Cette dernière section présente, en effet, sur certains points, des rayons de 100 mètres et des déclivités de 20 millièmes qui sont peu justifiés dans une plaine et qui gênent l'exploitation. Les parties rectilignes à ménager entre deux courbes de sens contraire peuvent n'avoir que 40 mètres de longueur ce qui imprime aux wagons ce mouvement de roulis dont se plaint parfois le public. Les projets dressés pour la ligne Ghisonaccia-Bonifacio prévoient l'emploi des mêmes limites. Nous pensons qu'il vaudrait mieux ne pas les atteindre, réduire les déclivités maxima de quelques millièmes, augmenter les rayons minima d'au moins 25 mètres, et porter à 50 mètres la longueur minima des alignements droits qui séparent deux courbes de sens contraire.

• Pour ce motif, nous ne croyons pas qu'il

y ait lieu de retenir l'évaluation réduite à 12,671,100 fr. qui a été proposée en 1891 par le service des ponts et chaussées du département. D'une part, en effet, le prix de la main-d'œuvre a augmenté depuis l'époque où cette évaluation a été faite. D'autre part, il convient de construire la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio dans des conditions pleinement satisfaisantes. Enfin, les évaluations mentionnées ci-dessus ne contiennent aucune prévision pour frais d'acquisition du matériel roulant.

Nous pensons, en conséquence, qu'il y a lieu de prévoir, pour l'établissement de la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio, une dépense de 15 millions, même en prenant toutes les mesures nécessaires pour que les travaux s'exécutent sans dépense inutile et pour que les frais d'acquisition de terrains ne soient pas exagérés.

Ligne d'Ajaccio à Propriano, Sartène et Bonifacio.

La ligne d'Ajaccio à Propriano, dont la longueur serait d'environ 80 kilomètres, bien que classée dans le réseau d'intérêt général et concédée éventuellement en même temps que la ligne du Fium'Orbo à Bonifacio, n'a fait l'objet ni d'études aussi complètes ni de demandes aussi pressantes. Sa dépense d'établissement sera très élevée, la région qu'elle traverse étant très accidentée et, d'autre part, son utilité serait assez restreinte si on prenait Propriano comme point terminus de la ligne.

Cette dernière ville n'a, en effet, qu'une population de 1,800 habitants. C'est, d'ailleurs, un port, déjà relié à Ajaccio par un service de bateaux. Les relations à prévoir entre Propriano et Ajaccio ne suffiraient donc pas à justifier la création d'un chemin de fer coûteux; cette création ne nous paraît motivée que si on prolonge la voie ferrée jusqu'à Sartène, qui est située à 13 kilomètres de Propriano. Sartène ne compte que 5,000 habitants, mais possède une sous-préfecture et constitue le centre d'une région dépourvue de moyens de transport par terre satisfaisants. Les diligences à chevaux qui la relient à Ajaccio mettent quatorze heures pour effectuer le parcours. Il paraît indispensable d'améliorer une pareille situation.

Si toutefois, il ne s'agissait que de relier Ajaccio à Propriano et à Sartène, l'utilité d'un chemin de fer pourrait être discutée; étant donné qu'il existe un moyen beaucoup plus économique d'assurer les relations entre ces deux villes. Il suffirait, en effet, de construire un tramway sur route entre Sartène et Propriano et d'établir un service quotidien de bateaux rapides entre Propriano et Ajaccio. La durée du parcours serait de une heure en tramway et de deux heures en bateau (la distance à parcourir étant d'environ 25 milles). Aucun autre mode de transport ne paraît devoir donner plus de rapidité et d'économie. Mais cette solution a l'inconvénient d'entraîner un transbordement et une traversée par mer; de ne pas permettre des départs fréquents et surtout de ne pas desservir la région qui s'étend entre Ajaccio et Propriano, dont la population est importante. Enfin, on ne peut pas faire abstraction de ce fait que la ligne d'Ajaccio à Propriano est classée dans le réseau d'intérêt général depuis trente ans environ. Si donc, on peut disposer de ressources permettant la construction d'une ligne d'Ajaccio à Sartène, c'est cette dernière solution qui nous paraît devoir être adoptée.

Nous ajouterons que, si on construit la ligne dont il s'agit, il y a lieu d'en prévoir le prolongement jusqu'à la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio. La station de Figari de cette dernière ligne n'est, en effet, séparée

de Sartène que par 38 kilomètres d'un terrain qui n'est pas très accidenté. Il serait fâcheux, dès lors, de s'arrêter à Sartène en cul-de-sac, et de perdre ainsi le bénéfice que peut donner une voie ferrée faisant le tour de la côte sud de l'île sans solution de continuité.

L'établissement d'un chemin de fer entre Ajaccio et Bonifacio a, d'ailleurs, été réclamé par le département de la guerre. En effet, à la date du 3 mars 1899, M. le ministre des travaux publics a demandé à M. le ministre de la guerre si les nécessités de la défense exigeaient la construction du chemin de fer de Ghisonaccia à Bonifacio. Le 23 mars suivant, M. le ministre de la guerre faisait savoir que cette construction ne lui paraissait pas indispensable, mais que, si on était amené à développer le réseau Corse, il préférerait voir établir une jonction par voie ferrée, entre Bonifacio et Corte, par Sartène et la région d'Ajaccio, en évitant de placer la ligne dans le voisinage immédiat de la mer.

Bien que le chemin de fer envisagé entre Ajaccio, Propriano, Sartène et Figari soit, sur certains points, voisin de la mer, il répond dans la mesure du possible aux desiderata de l'autorité militaire.

Le principal défaut d'un pareil chemin de fer consiste dans le prix très élevé de son infrastructure. Une étude sommaire, faite par le service des ponts et chaussées du département, évalue la dépense totale à faire à 31,585,400 fr. Le tracé partirait de la station actuelle de Campo-di-loro, située à 6 kilomètres d'Ajaccio sur la ligne d'Ajaccio à Corte, passerait à Sartène au kilomètre 90 et se terminerait au kilomètre 138, vers Figari, à la rencontre de la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio.

L'évaluation de 31,585,400 fr. indiquée ci-dessus nous paraît faible. La ligne d'Ajaccio à Bastia a coûté 346,000 fr. par kilomètre et la ligne de Ponte-Leccia à Calvi a coûté 206,000 fr. par kilomètre. Or, il nous paraît résulter de l'examen du terrain que la section de Campo-di-loro à Sartène sera au moins aussi coûteuse que la ligne d'Ajaccio à Bastia et que la section de Sartène à Figari sera aussi coûteuse que la ligne de Ponte-Leccia à Calvi. D'autre part, les prix de la main-d'œuvre ont augmenté depuis l'époque de la construction des lignes existantes. Nous pensons, en conséquence, qu'il y aurait lieu d'évaluer comme il suit la construction de la ligne considérée :

De Campo-di-loro à Sartène :	
90 kilomètres à 350,000 fr.....	31.500.000
De Sartène à Figari :	
38 kilomètres à 200,000 fr.....	7.600.000
Total.....	39.100.000

ou, en chiffres ronds, 40 millions.

Un pareil chiffre est de nature à effrayer, mais nous nous hâterons d'ajouter qu'il est établi dans l'hypothèse où la ligne considérée serait construite pour l'emploi de la traction à vapeur et qu'aujourd'hui il y a lieu de prévoir, pour les chemins de fer tels que celui dont il s'agit, l'emploi de la traction électrique.

Jusqu'à ces dernières années, la traction électrique n'était applicable qu'aux voies ferrées très courtes ou aux voies ferrées à très forte fréquentation. On ne savait, en effet, utiliser, pour la traction, que les courants continus à basse tension, qui ne peuvent pratiquement parcourir que de faibles distances. Pour les utiliser sur un chemin de fer de grande longueur, il fallait donc établir, le long de ce chemin de fer, une ligne de transport de force à haute tension munie, tous les 10 ou 15 kilomètres, d'une sous-station de transformation produisant du courant continu à basse tension. Ces sous-stations sont de véritables petites usines exigeant la présence d'un électricien.

Les frais très élevés qu'entraîne leur établissement et leur fonctionnement ne sont admissibles que s'ils se répartissent sur un très grand nombre de trains, c'est-à-dire s'il s'agit d'une voie ferrée à trafic intense.

Il aurait donc été impossible d'adopter un pareil système sur la ligne d'Ajaccio à Bonifacio, d'autant plus que, comme il n'existe pas dans la région (au moins à notre connaissance) de chute hydraulique pouvant fournir de la force motrice, cette dernière devra être créée par des moteurs à vapeur, et son prix de revient sera, par conséquent, assez élevé.

La situation s'est modifiée depuis qu'on peut employer pour la traction, des courants alternatifs à haute tension. Il est maintenant possible de transporter l'électricité le long des voies ferrées ayant 100 et 150 kilomètres de longueur sans dépense exagérée et sans grande déperdition. Un chemin de fer d'Ajaccio à Bonifacio peut être alimenté dans des conditions satisfaisantes par une usine établie à Ajaccio.

La traction électrique nous paraît, dès lors, devoir être adoptée pour le chemin de fer dont il s'agit, en raison de la très grande économie qui en résultera dans les dépenses d'infrastructure.

Cette économie est due aux causes suivantes :

D'une part, on pourra admettre des rayons de courbure descendant jusqu'à 25 ou 30 mètres et des déclivités atteignant 6 ou 7 p. 100 (le chiffre de 8 p. 100 a été récemment admis pour le chemin de fer de Villefranche-de-Confient à Bourg-Madame) ; l'emploi de ces limites aura le double avantage de réduire le prix de revient du kilomètre, puisque la voie ferrée pourra suivre de très près le relief du sol naturel et de réduire également la longueur totale de la ligne puisque l'emploi de fortes déclivités diminuera le développement du tracé ;

D'autre part, on pourra placer le chemin de fer à côté de la route nationale qui relie Ajaccio à Bonifacio, de façon à diminuer l'importance des terrassements et des ouvrages d'art ainsi que la superficie des terrains à acquérir. La déclivité maxima de la route nationale est, en effet, de 6 p. 100, limite qui est admissible pour la voie ferrée. Peut-être certaines courbes de la route seront-elles trop accentuées pour être suivies par le tracé du chemin de fer ; mais on pourra les contourner en déviant ce tracé sur de faibles longueurs.

Dans les traversés des villages, il ne sera pas possible de placer la voie ferrée à côté de la route, mais il conviendra, à notre avis, de l'établir sur la route elle-même, ce qui est admissible pour de faibles longueurs, en remplaçant l'empierrement de la chaussée par un pavage ou un dallage, sur une certaine largeur, au droit des rails.

Etant donné que le prix de revient des chemins de grande communication et d'intérêt commun varie, en Corse, entre 10,000 et 15,000 fr. par kilomètre, nous pensons que l'infrastructure d'un chemin de fer latéral à la route nationale pourra être construite moyennant une dépense de 25,000 à 30,000 fr. par kilomètre.

Dans ces conditions, le prix de revient total du kilomètre de voie ferrée s'établirait comme il suit :

Infrastructure.....	30.000
Superstructure.....	35.000
Équipement électrique de la ligne.....	25.000
Matériel roulant.....	10.000
Somme à valoir (10 p. 100).....	10.000
Total.....	110.000

Et la dépense d'établissement de la ligne entière serait la suivante :

Construction de la voie ferrée entre Campo-

di-loro et Figari : environ 120 kilomètres à 110,000 fr..... 13.200.000

Équipement électrique (avec matériel roulant) du chemin de fer existant, d'une part, entre Campo-di-loro et Ajaccio ; d'autre part, entre Figari et Bonifacio : 20 kilomètres à 40,000 fr..... 800.000

Construction d'une usine électrique d'environ 1,000 kilowatts, dépôts, ateliers et installations, accessoires..... 2.000.000
Frais généraux, intérêts, etc.. 2.000.000

Total..... 18.000.000

ce qui représente une économie de 22 millions par rapport au prix d'établissement d'un chemin de fer établi en vue de la traction par locomotives à vapeur.

Un pareil résultat est suffisant pour justifier l'adoption d'une voie ferrée à traction électrique. Mais il convient de remarquer que cette solution n'est pas désavantageuse pour la région à desservir.

Son principal inconvénient est que la traction électrique sur fortes rampes ne se prête pas à la formation des trains longs et lourds et, par suite, au transport économique des marchandises. Elle est même assez coûteuse, pour le transport des voyageurs sur les lignes à faible fréquentation. Aussi, sur les lignes d'intérêt général à traction électrique récemment concédées, a-t-on admis une majoration des tarifs usuels.

Sur la ligne du Fayet-Saint-Gervais à Chamonix et sur une partie de la ligne de Villefranche à Bourg-Madame, les prix de transport sont doubles de ceux existants sur les autres lignes des compagnies concessionnaires. Sur la nouvelle ligne de Castelnau-Magnoac à Tarbes, les prix sont seulement majorés de 25 p. 100.

Malgré l'intérêt qu'il y a à réduire le plus possible les prix de transport sur le réseau corse, il nous paraît difficile de ne pas admettre une majoration des tarifs sur les lignes à traction électrique. Aujourd'hui, en effet, le Parlement et l'administration admettent, comme règle absolue, qu'on ne doit ni concéder ni construire aucune ligne qui ne puisse couvrir ses frais d'exploitation. Et il ne paraît guère possible d'obtenir ce dernier résultat sur la ligne d'Ajaccio à Bonifacio dont la recette paraît devoir être plutôt inférieure à la recette moyenne du réseau existant (4,000 fr. par kilomètre), sans une majoration des tarifs. Cette majoration nous paraît pouvoir être fixée à 25 p. 100, pour tenir un compte équitable des dépenses supplémentaires dues au mode de traction proposé.

Remarquons, d'abord, que cette majoration est, en partie, plus apparente que réelle car l'emploi de la traction électrique diminue, en fait, la longueur à parcourir. C'est ainsi que la distance d'Ajaccio à Sartène, qui aurait été de 96 kilomètres par un chemin de fer à vapeur, ne sera que de 82 kilomètres par un chemin de fer à traction électrique. De telle sorte que l'emploi de la traction à vapeur aurait majoré la distance à parcourir de 14/82, soit 17 p. 100. Notre proposition réduit, en fait, la majoration supplémentaire due à la traction électrique à 8 p. 100.

La mesure que nous indiquons nous paraît d'ailleurs être sans inconvénient au point de vue des intérêts économiques du pays, car un chemin de fer reliant Ajaccio à Bonifacio ne sera probablement pas appelé à transporter un fort tonnage de marchandises, au moins sur de grands parcours. Il rencontrera en effet, sur son tracé, trois ports (Ajaccio, Propriano, Bonifacio), où les marchandises pondéreuses auraient la possibilité de trouver un mode de transport plus économique, et où elles s'embarque-

ront certainement, si elles sont destinées à l'exportation.

Au surplus, il vaudrait mieux, pour l'administration, renoncer à toute majoration de tarif et subir de ce chef une perte qui paraît devoir atteindre au maximum 1,000 francs par an et par kilomètre, plutôt que d'admettre la construction du chemin de fer en vue de la traction à vapeur et augmenter ainsi de 22 millions le capital à dépenser.

Il importe, d'autre part, de remarquer que, si l'emploi de la traction électrique a l'inconvénient d'être coûteux, il présente, par contre, les avantages suivants :

La voie ferrée passera au centre même des agglomérations à desservir. Le chemin de fer qui a été étudié pour traction à vapeur devait au contraire, se maintenir fréquemment loin de ces agglomérations. Il passait, en effet, à près de 2 kilomètres de Propriano et à plus de 2 kilomètres de Sartène. Dans ces conditions, il eût médiocrement facilité les relations entre ces deux villes. Un grand nombre d'habitants du pays ont des voitures et des chevaux ou des mulets. Ils eussent, sans doute, préféré faire en voiture les 13 kilomètres qui séparent Sartène de Propriano, plutôt que d'utiliser la voie ferrée.

D'autre part, la fréquence des départs sera au moins doublée avec la traction électrique.

Les convois comprendront probablement, en effet : soit une simple automotrice, soit une automotrice avec une ou deux remorques. On admet généralement que deux de ces convois remplacent un train. De telle sorte que les populations intéressées, qui auraient, probablement, été desservies par deux ou trois départs par jour dans chaque sens avec la traction à vapeur, seront probablement desservies par cinq ou six départs, grâce à l'emploi de la traction électrique. Cet avantage est particulièrement intéressant pour les relations de Sartène avec le port de Propriano; pour ce petit parcours de treize kilomètres, où le mouvement est important, un chemin de fer est surtout utile si les départs sont fréquents.

Enfin, la possibilité de distribuer au public de l'énergie électrique est de nature à diminuer le prix de revient de la traction et aussi à rendre de sérieux services à toute la région comprise entre Ajaccio et Bonifacio. La ville d'Ajaccio n'a pas actuellement d'éclairage électrique, ce qui est une lacune regrettable pour une station d'hiver désireuse d'attirer les étrangers; Sartène n'est pas même éclairée au gaz. L'usine à construire pour le chemin de fer pourrait fournir de la lumière et de la force motrice à ces deux villes, comme aussi à toutes les localités traversées par la voie ferrée, par conséquent à Propriano, à Bonifacio, et peut-être même à Porto-Vecchio, c'est-à-dire à toute la partie sud de l'île.

Nous avons prévu, dans l'estimation donnée ci-dessus, l'équipement électrique des sections empruntées aux lignes d'Ajaccio à Corte et de Ghisonaccia à Bonifacio, de telle façon que les trains de la ligne projetée aillent sans transbordement d'Ajaccio à Bonifacio. Comme le matériel de la ligne électrique ne sera pas le même que celui du réseau à traction par la vapeur, les voyageurs et marchandises passant d'un réseau à l'autre devront forcément transborder à Campo-di-Ioro ou à Figari. Mais le nombre de ces voyageurs et de ces marchandises sera vraisemblablement très restreint. Et, d'ailleurs, sauf pour les rares marchandises transportées par wagon complet, le transbordement dont il s'agit aurait probablement eu lieu même en supposant toutes les lignes équipées avec la traction à vapeur, de même qu'il a lieu actuellement à Ponte-Leccia, pour les voyageurs et mar-

chandises de la ligne de Calvi qui passent sur la ligne de Bastia à Ajaccio.

En résumé, l'emploi de la traction électrique nous paraît présenter, sur le chemin de fer d'Ajaccio à Sartène et à Bonifacio, des avantages auxquels il n'est pas possible de renoncer. Il convient par conséquent, à notre avis, de prévoir que ce chemin de fer sera équipé électriquement, placé en élargissement de la route nationale partout où cela sera possible. La dépense totale à prévoir nous paraît pouvoir être évaluée à 18 millions au maximum, y compris les frais d'établissement de l'usine électrique.

Voies et moyens d'exécution. — Il reste maintenant à examiner par quels moyens et avec quelles ressources on peut assurer la construction des deux lignes dont il vient d'être question et dont la dépense d'établissement est d'environ 33 millions.

Si l'Etat doit fournir directement le capital d'établissement, la solution la meilleure consisterait à confier l'exécution des travaux au service des ponts et chaussées du département en donnant au chef de service le personnel nécessaire pour que cette exécution ait lieu dans de bonnes conditions, ou peut-être en créant temporairement un service spécial de construction. L'ingénieur en chef du département a en effet des occupations si multiples qu'il paraît difficile d'y ajouter la construction de plus de 200 kilomètres de chemins de fer.

Mais on peut se demander si l'Etat pourra fournir la somme dont il s'agit dans des délais assez restreints. L'assainissement de la plaine orientale qui paraît être le travail le plus nécessaire entraînera une dépense de 11,500,000 fr. Le projet de loi y relatif prévoit, il est vrai, que cette dépense se répartira sur dix-sept exercices; mais il conviendrait sans doute que la commission insistât vivement afin d'obtenir que ce délai soit réduit dans une très forte mesure. Il serait, à notre avis, décourageant de conduire avec une pareille lenteur, des travaux aussi urgents. Et d'autre part il serait imprudent et même inhumain d'ouvrir les chantiers du chemin de fer dans les parties insalubres de la plaine orientale, avant d'en avoir amélioré la situation, par exemple par l'adduction d'eau potable.

Si donc les ressources disponibles pour les travaux à faire en Corse sont limitées, il convient à notre avis de les consacrer entièrement à l'assainissement, et de faire appel, pour la construction des chemins de fer, à une compagnie concessionnaire à laquelle on garantirait l'intérêt et l'amortissement des capitaux dépensés par elle pour l'établissement de la ligne. Peut-être y aurait-il avantage à avoir deux concessionnaires distincts : l'un chargé de la construction de la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio et de l'exploitation de tout le réseau desservi par des locomotives à vapeur; l'autre ayant la concession du chemin de fer électrique d'Ajaccio à Bonifacio et d'une distribution d'énergie électrique dans la région parcourue par cette voie ferrée.

Il n'est guère possible d'entrer dans les détails du contrat (ou des contrats) de concession à intervenir. Cette question qui exige des négociations avec les sociétés susceptibles d'exploiter les chemins de fer de la Corse, sera étudiée par l'administration si le principe de la concession est admis.

Il paraît nécessaire, en tout cas, au point de vue des dépenses d'établissement, de limiter l'aléa que comportent les acquisitions de terrains.

Il serait peut-être excessif d'appliquer la règle généralement admise aujourd'hui, et d'après laquelle les terrains nécessaires à l'établissement des voies ferrées doivent

être fournis par les départements intéressés.

Au moins faudrait-il, pour les chemins de fer dont nous nous occupons, que le département prit à sa charge les dépassements qui pourraient se produire, dans les dépenses d'acquisition des terrains, au delà d'un chiffre déterminé.

2° Exploitation du réseau. — Situation actuelle. — Mesures à prendre pour l'avenir.

Réclamations formulées. — La sous-commission qui s'est rendue en Corse a entendu un certain nombre de plaintes relatives à l'exploitation du réseau existant et de desiderata sur le mode d'exploitation à adopter dans l'avenir.

Les plaintes ont porté sur les quatre points suivants :

- 1° Insuffisance de vitesse des trains;
- 2° Elévation excessive des tarifs;
- 3° Manque de matériel;
- 4° Insuffisance des salaires et surmenage du personnel.

Ces plaintes ont d'ailleurs été peu nombreuses; nous les passerons rapidement en revue.

Insuffisance de vitesse. — Le réseau corse n'est exploité que par des trains mixtes qui s'arrêtent à toutes les stations et y font, quand il y a lieu, des manœuvres de wagons de marchandises. La vitesse commerciale de ces trains varie entre 20 et 26 kilomètres à l'heure. Ces chiffres n'ont rien d'inadmissible pour des lignes à voie étroite, tracées avec des déclivités de 3 p. 100, avec des rayons de 100 mètres et équipées en rails de 22 kilogr., c'est-à-dire en rails qui sont aujourd'hui considérés comme un peu faibles pour des lignes accidentées, sur lesquelles on emploie généralement des rails de 25 kilogr.

Si on considère le réseau à voie étroite du sud de la France, qui est établi dans des conditions analogues, on voit que la vitesse commerciale est de 20 kilomètres sur la ligne de Toulon à Saint-Raphaël et de 18 kilomètres sur la ligne de Meyrargues à Nice. Sur la ligne de Marseille à Grenoble du réseau Paris-Lyon-Méditerranée, la vitesse commerciale des trains omnibus est de 28 kilomètres. Sur la ligne de Bédarieux à Neussargues, du réseau du Midi, la vitesse commerciale des trains omnibus est également de 28 kilomètres.

En l'état actuel du réseau corse, il est difficile d'augmenter sensiblement la vitesse de marche des trains. D'une part, en effet, le tracé accidenté des voies exige, en de nombreux points, une marche prudente. D'autre part, les locomotives du réseau, qu'on ne peut encore mettre à la réforme puisqu'elles sont en bon état, ont des roues de 1 mètre seulement de diamètre qui ne permettent que de faibles vitesses. Elles sont d'ailleurs d'un type un peu ancien, et n'ont que quatre essieux. Le poids des essieux est limité à 8 tonnes, en raison de la nature même de la voie. Ces locomotives ne sont donc pas très puissantes et les trains sont souvent à leur limite de charge, par conséquent à leur limite de vitesse.

On pourrait acheter de nouvelles locomotives et augmenter le nombre des trains, mais il en résulterait une dépense supplémentaire importante et par suite un déficit d'exploitation, puisque les recettes sont à peu près égales aux dépenses. Au moment où l'on va peut-être conclure un traité de concession du réseau et demander au concessionnaire de prendre l'exploitation à ses risques et péril, car le Parlement et l'administration n'admettent plus aujourd'hui d'autre solution, il ne nous paraît pas pos-

sible de proposer une mesure qui entraînerait un déficit d'exploitation.

On pourrait aussi (au moins sur la ligne de Bastia à Ajaccio) maintenir les vitesses de marche actuelle, mais étudier la suppression d'un certain nombre d'arrêts, pour un des trains quotidiens existants, de façon à créer un train direct. Toutefois, une pareille solution soulèverait des réclamations très vives, et, à notre avis justifiées. Le nombre des trains actuels est trop faible pour qu'on supprime des arrêts qui sont utiles à la région traversée, pour procurer un avantage, d'ailleurs peu important, aux voyageurs qui se rendent directement de Bastia à Ajaccio et dont le nombre est faible (4 par train, en moyenne).

Nous avons toutefois remarqué que les trains du réseau corse avaient des retards assez fréquents, presque toujours dus aux manœuvres de wagons exécutées dans les gares. Si on construit la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio, on sera amené à acquérir de nouvelles machines, et il y aura lieu, à notre avis, de faire choix de machines très puissantes, à cinq ou six essieux couplés, comme on en construit aujourd'hui. On pourra alors, en utilisant ces machines, charger lourdement en marchandises le train mixte qui, sur chaque ligne, est le moins utilisé par les voyageurs, de façon à alléger les autres trains.

On réaliserait ainsi une première amélioration, en attendant que l'accroissement du trafic permette d'augmenter le nombre des trains et par conséquent d'envisager la création de trains directs.

Si, d'ailleurs, l'exploitation du réseau corse est concédée, pour l'avenir, à une compagnie par un contrat comportant une formule d'exploitation, il y aura lieu d'adopter une formule qui incite la compagnie concessionnaire à augmenter le nombre des trains.

Élévation excessive des tarifs : Nous avons dit que les tarifs généraux en vigueur sur le réseau de la Corse sont ceux des grands réseaux français, sauf toutefois une majoration pour les voyageurs de 2^e et de 3^e classe. Il existe d'autre part neuf tarifs spéciaux de grande vitesse et dix-sept tarifs spéciaux de petite vitesse.

On ne saurait reprocher à la compagnie exploitante d'avoir été prudente en ce qui concerne les abaissements de tarifs, car, avec le régime d'exploitation actuel, les pertes de recettes qui auraient pu résulter de ces abaissements auraient été supportées par l'Etat.

Le principal argument qui ait été fourni à l'appui des demandes de réduction de tarifs est que, la Corse étant une île, ses produits sont grevés de frais de transports très lourds et ne peuvent venir, sur le continent, faire concurrence aux produits des autres départements que si ces frais sont abaissés au minimum strictement indispensable.

Cet argument est de nature à être pris en considération; il est évident, en effet, que si on dépense des sommes considérables pour améliorer la situation économique de la Corse, il importe de ne pas négliger les mesures qui sont de nature à faciliter l'exportation. Mais il y a lieu de remarquer que les difficultés dont souffre actuellement le commerce d'exportation tiennent beaucoup plus aux conditions du transport par mer qu'à celles du transport par voie ferrée.

Le tarif prévu par le cahier des charges de la compagnie de navigation qui dessert la Corse (compagnie Fraissinet), pour les principaux articles d'exportation (cédrats, oranges, amandes et autres fruits ou primeurs) est de 20 fr. la tonne. Ces articles ont rarement plus de 50 kilomètres à parcourir en chemin de fer, entre le lieu de

production et le port d'embarquement. Le prix de transport, pour 50 kilomètres, est de 6 fr. ou de 5 fr. la tonne, suivant que les expéditions atteignent 1,000 kilogr. ou 3,000 kilogr. Ce prix descend de 3 fr. pour les bois. Il est donc peu important par rapport au prix de transport par mer. La compagnie Fraissinet peut, il est vrai, réduire les tarifs prévus à son cahier des charges, qui sont des maxima, mais, d'après les renseignements fournis à la sous-commission, elle le fait sans règle fixe, ce qui est précisément un des plus sérieux défauts de la situation actuelle. La majorité des expéditeurs ne peut, en effet, ni faire ses prévisions avec exactitude, ni défendre ses droits en toute liberté, de peur de s'aliéner une compagnie dont elle a intérêt à avoir les faveurs, ni organiser des entreprises de transport concurrentes, que la compagnie Fraissinet peut ruiner par des abaissements de tarifs excessifs et momentanés.

Enfin les règles applicables aux transports par mer font que, en cas d'avarie, la responsabilité du transporteur est assez limitée.

Les expéditeurs sont donc obligés d'assurer leurs marchandises, ce qui augmente encore le prix du transport.

Il y aurait donc lieu de chercher à améliorer, quand l'occasion s'en présentera, les bases admises, pour les transports commerciaux, par le cahier des charges de la compagnie subventionnée chargée de desservir l'île. Le cahier des charges actuellement en vigueur, qui règle d'une façon très détaillée les conditions du service postal et des transports effectués pour le compte de l'Etat, ne contient, pour les transports commerciaux, que l'indication d'un tarif maximum, et la clause suivante :

« Les prix de passage et de fret indiqués ci-dessus ne peuvent être élevés par le concessionnaire sans l'autorisation préalable du ministre; mais ils peuvent être abaissés au gré de l'entrepreneur à la condition d'en donner avis à l'administration des postes et des télégraphes un mois à l'avance.

Le rédacteur de cet article a peut-être pensé que, d'après ce texte, les seuls abaissements de tarifs permis seraient des abaissements généraux s'appliquant uniformément à tous les expéditeurs. En pratique, ce n'est pas ce qui a lieu. D'après les dépositions recueillies par la sous-commission, la compagnie Fraissinet traite de gré à gré avec les divers expéditeurs, et la condition qui termine l'article précité n'est pas de nature à restreindre sa liberté; en fait, d'ailleurs, elle n'est pas appliquée.

Le régime de liberté commerciale, prévu par le cahier des charges dont il s'agit, paraît admissible quand il s'agit des relations avec nos colonies, dont les productions sont très différentes de celles de la métropole, et que desservent d'ailleurs plusieurs compagnies de navigation. Mais ce régime est peu satisfaisant pour la Corse, où la compagnie de navigation subventionnée a, en fait, un véritable monopole. Il conviendrait de le modifier si on veut placer la Corse dans des conditions se rapprochant le plus possible de celles dans lesquelles se trouvent les autres départements français.

Nous ne savons pas s'il est possible d'abaisser, d'une façon générale, les prix que perçoit en réalité la compagnie Fraissinet, prix qui ne sont pas déterminés par des règles fixes. Mais la première amélioration à réaliser consisterait précisément à fixer des règles et à interdire toute réduction de prix qui ne serait pas conforme à des tarifs portés à la connaissance du public et ayant un caractère permanent, ainsi que cela a lieu sur les chemins de fer.

Il paraît probable que ce premier progrès pourrait se réaliser sans augmentation de la subvention allouée à la compagnie de

navigation. On examinerait ensuite la possibilité d'abaisser certains tarifs. En admettant qu'il fallût, à cet effet, majorer la subvention, cette mesure n'aurait rien d'inadmissible. Le chiffre de la subvention, quoique élevé (550,000 fr.) ne représente, en effet, qu'un sacrifice notablement inférieur à ceux qu'exigent les chemins de fer construits ou réclamés en Corse.

En ce qui concerne les tarifs du chemin de fer, il y a certainement des abaissements à réaliser. Il y aura lieu notamment d'abaisser les tarifs de voyageurs, pour la 2^e et 3^e classe, aussitôt que la situation financière de l'exploitation le permettra. Toutefois, tant que la recette brute ne sera pas sensiblement supérieure aux dépenses d'exploitation, il ne nous paraît possible d'envisager que les abaissements de nature à provoquer un accroissement de trafic suffisant pour que la recette ne soit pas diminuée. Il n'y a donc pas lieu, à notre avis, de réduire les tarifs généraux actuellement en vigueur, mais seulement de rechercher les tarifs spéciaux qui réaliseraient le desideratum indiqué ci-dessus. Il appartient à l'administration exploitante du réseau, au service du contrôle, et aussi aux divers intéressés, de procéder à ces recherches. D'autre part, si l'exploitation du réseau corse fait l'objet d'une concession avec formule d'exploitation, il conviendra que la formule adoptée ne soit pas de nature à s'opposer aux abaissements de tarifs et par suite qu'elle attribue au concessionnaire une forte proportion de la recette brute.

On a signalé à la commission l'intérêt que présenterait l'établissement de tarifs communs permettant l'expédition directe de marchandises d'une gare du continent à une gare de la Corse et *vice versa*. Ce genre de tarifs, qui est fréquemment usité entre les gares du continent et les gares (ou au moins les ports) de l'Algérie et de la Tunisie, est très peu développé en Corse. Nous n'en connaissons que deux applications.

D'une part, le tarif P. V. n° 206, commun au réseau Paris-Lyon-Méditerranée et à diverses compagnies de navigation ou de chemins de fer; il s'applique aux alcools, eaux-de-vie, vendanges et vins en fûts; les points de destination prévus sur toutes les gares du réseau Paris-Lyon-Méditerranée; les points de provenance prévus comprennent : Ajaccio, Bastia, Calvi, Ile-Rousse, Propriano, Corte et Ghisonaccia; le tarif ne s'applique qu'aux expéditions de la Corse vers le continent; il a donc pour objet de favoriser exclusivement la production corse.

D'autre part, le tarif commun P. V. n° 226, qui s'applique aux futailles vides; il prévoit les mêmes points de destination et de provenance que ceux indiqués ci-dessus, mais permet les expéditions dans tous les sens.

Il serait très désirable que ce système de tarifs fût étendu aux divers produits que peut exporter la Corse. Toutefois, les compagnies intéressées n'admettront une augmentation que si elle est justifiée par un trafic à desservir assez important; il appartiendra au contrôle des chemins de fer corses et au contrôle de la compagnie Fraissinet d'étudier quels sont les tarifs communs qu'il est possible de faire aboutir et de présenter des propositions en conséquence.

Manque de matériel. — Quelques réclamations, qui ont été présentées à la commission, ont indiqué que le matériel roulant avait fait défaut dans quelques gares, pendant la période de fort trafic.

Nous donnons, dans le tableau ci-après, l'effectif du matériel roulant par catégories de véhicules, et le parcours kilométrique annuel, total et moyen, pour chaque catégorie de véhicules pendant l'année 1907 :

NATURE DES VÉHICULES	EFFECTIF par catégorie de véhicules.	PARCOURS	PARCOURS
		kilométrique annuel total pour 1907. par catégorie de véhicules.	kilométrique annuel moyen. par véhicule.
		kilomètres.	kilomètres.
Locomotives.....	24	631.000	26.000
Voitures à voyageurs.....	46	1.418.000	31.000
Fourgons à bagages.....	20	1.088.000	54.000
Wagons à marchandises.....	290	1.878.000	6.500

Sur le continent, les parcours kilométriques annuels, pour les réseaux secondaires d'intérêt général, sont d'environ :

- 35,000 kilomètres pour les locomotives.
- 36,000 kilomètres pour les voitures à voyageurs.
- 53,000 kilomètres pour les fourgons à bagages.
- 6,000 kilomètres pour les wagons à marchandises.

Ces chiffres montrent que les locomotives et les voitures à voyageurs ont à fournir un parcours relativement faible; il n'y a donc pas lieu d'en augmenter le nombre. Les fourgons à bagages et les wagons à marchandises effectuent des parcours annuels un peu supérieurs aux moyennes constatées sur les réseaux analogues. Mais il convient de remarquer que leur vitesse de rotation peut être plus grande sur le réseau corse, comprenant 396 kilomètres répartis en trois lignes seulement, que sur les réseaux secondaires du continent, qui sont formés de lignes plus courtes. Si nous considérons, en effet, les réseaux du Vivarais et des Charentes, exploités par la même compagnie que le réseau corse, le premier comprend 203 kilomètres répartis en cinq lignes et le second comprend 208 kilomètres répartis en quatre lignes. Il est donc possible que l'effectif actuel du matériel roulant soit suffisant, si ce matériel est convenablement utilisé.

Ce point devra être étudié par le service du contrôle; et la seule conclusion à retenir, pour le moment, est que, si l'Etat conclut, avec une compagnie, un traité de concession pour l'exploitation future du réseau, il y aura lieu d'insérer, dans ce traité, les clauses nécessaires pour permettre d'effectuer toutes les acquisitions complémentaires de matériel roulant dont la nécessité serait reconnue.

Insuffisance des salaires et surmenage du personnel. — Une réclamation a été présentée à la sous-commission qui s'est rendue dans l'île au nom des agents de la compagnie qui exploite le réseau corse. Elle avait pour objet de signaler l'insuffisance des salaires et des pensions de retraite alloués au personnel, ainsi que le labeur excessif imposé à ce personnel et par conséquent la nécessité d'en augmenter l'effectif.

En raison de l'intérêt qu'il y a : d'une part, à assurer au personnel une situation satisfaisante, d'autre part, à éviter tout accroissement de dépense non justifié, nous examinerons les salaires actuellement en vigueur.

Les agents les moins bien payés sont, comme d'habitude, les cantonniers, dont les salaires mensuels sont, suivant la classe : 70 fr., 72 fr. 50, 75 fr. (les cantonniers chefs ayant 80 fr., 85 fr. et 90 fr.).

Les cantonniers sont logés par la compagnie ou, à défaut, reçoivent une indemnité de logement de 5 fr. par mois.

Ils ne subissent pas de retenue pour la caisse des retraites et sont régis, à ce dernier point de vue, par la règle mise en vigueur par la compagnie en 1894.

D'après cette règle, la compagnie verse,

au profit de chaque agent, une allocation de secours égale à 9 p. 100 de son traitement. Les quatre cinquièmes de cette somme sont versés à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse; le dernier cinquième est, soit versé à la caisse des retraites, soit remis directement à l'intéressé (au gré de ce dernier).

Les cantonniers des routes nationales de la Corse reçoivent des salaires mensuels de :

52 fr., 56 fr., 60 fr. (les cantonniers chefs ayant 65, 70 et 75 fr.).

Sur ces sommes sont prélevées des retenues, pour la caisse des retraites, de 3 à 4 fr. par mois.

Les cantonniers du service vicinal reçoivent des salaires mensuels de :

44 fr., 46 fr., 48 fr. (les cantonniers chefs ayant 51 et 55 fr.), sur lesquels on prélève des retenues de 2 fr. ou de 2 fr. 50 pour la caisse des retraites.

On voit, par les chiffres ci-dessus, que les cantonniers du service des chemins de fer ont un salaire admissible puisqu'il est légèrement supérieur (pour les simples cantonniers) au salaire des cantonniers chefs des routes nationales.

Les traitements mensuels des autres agents de la compagnie sont les suivants :

Pour le service des gares :

Hommes d'équipe.....	71 à 81 fr.
Chefs d'équipe.....	85 à 95
Facteurs.....	75 à 90
Facteurs chefs.....	100 à 110
Chefs de gare.....	90 à 120

Pour le service des trains :

Serre-freins.....	80 à 100 fr.
Chefs de trains.....	100 à 110

Pour le service de la traction :

Chauffeurs.....	90 à 120 fr.
Mécaniciens.....	125 à 170

Le personnel reçoit, d'ailleurs, un certain nombre d'allocations accessoires, à titre de frais de déplacement, indemnités de résidence, primes de parcours, primes d'économie de combustible. Les primes sont particulièrement importantes pour le service de la traction où elles atteignent, en moyenne, 50 fr. par mois pour les mécaniciens et 25 fr. par mois pour les chauffeurs.

La compagnie emploie des receveuses ou des gardes-barrières, moyennant des salaires très minimes, qui peuvent descendre jusqu'à 10 fr. par mois; mais les fonctions dont il s'agit sont toujours confiées à des femmes d'agents de la compagnie, et le salaire y relatif ne constitue pas la ressource principale du ménage, mais seulement une indemnité supplémentaire pour un travail qui a généralement peu de durée.

Les chiffres donnés ci-dessus montrent que, si les salaires en vigueur sur le réseau corse sont inférieurs à ceux des grands réseaux, ils sont sensiblement équivalents à ceux appliqués sur les réseaux secondaires du continent. Ce sont évidemment ces derniers réseaux qui peuvent être pris comme terme de comparaison. On ne saurait, en effet, assimiler le travail et la responsabilité d'un chef de gare ou d'un mécanicien

du réseau corse à celle d'un chef de gare ou d'un mécanicien des grandes lignes métropolitaines.

D'autre part, il y a lieu de tenir compte du bon marché de la vie en Corse et aussi de la faiblesse des recettes et du trafic du réseau qui dessert l'île.

Dans ces conditions, il ne nous paraît pas possible d'appuyer la demande de relèvement général des salaires présentés par le personnel. Il y aurait lieu seulement d'examiner les cas spéciaux dans lesquels un relèvement individuel serait justifié.

En ce qui concerne le régime des retraites, on a cité à la sous-commission des pensions de retraites dont le chiffre est extrêmement faible. Mais il convient de remarquer que le régime des retraites ne fonctionne que depuis 1894. Si des retraites ont été liquidées au bout de quelques années de service, leur montant est forcément très restreint. La compagnie confie le soin d'assurer les pensions de son personnel à la caisse nationale des retraites, ce qui est logique pour une petite compagnie qui n'exploite qu'en vertu d'un contrat de courte durée.

La seule question qui se pose est de savoir si le montant des versements effectués par la compagnie, en augmentation des salaires, est suffisant.

Ce montant est, avons-nous dit, de 9 p. 100 des salaires. Sur nos grands réseaux, le versement des compagnies aux caisses de retraite est tantôt inférieur, tantôt supérieur à 9 p. 100; mais il est généralement complété par une retenue prélevée sur les salaires. Au réseau de l'Etat, l'administration effectue un versement égal à 10 p. 100 des salaires et les intéressés fournissent 5 p. 100.

Sur les lignes secondaires du continent, les versements des réseaux sont généralement inférieurs à 9 p. 100. Sur la ligne de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure, qui est exploitée par l'Etat, l'administration ne verse que 5 p. 100 et prélève un complément de même importance sur le traitement des intéressés.

La base de 9 p. 100, en vigueur à la compagnie des chemins de fer départementaux, paraît donc très acceptable.

Les conditions du travail sur le réseau corse ont, comme nous l'avons dit, fait l'objet d'une réclamation présentée par le représentant du personnel, qui s'est plaint du surmenage imposé aux agents.

Les règles appliquées sur le réseau sont actuellement les suivantes :

La compagnie n'a pas mis en vigueur la loi du 13 juillet 1906 sur le repos hebdomadaire. On sait que cette loi ne s'applique pas aux chemins de fer; cependant nos grands réseaux du continent appliquent aujourd'hui à leur personnel, soit la loi elle-même, soit un régime équivalent comportant cinquante-deux jours de repos par an; nos réseaux secondaires n'appliquent pas encore ce régime, mais l'administration les a invités à faire tous leurs efforts pour y arriver.

Si la compagnie qui exploite le réseau corse ne se conforme pas au régime dont il s'agit, elle s'en rapproche.

Elle accorde, en effet, à tous ses agents un congé de douze jours par an.

Elle accorde d'ailleurs, à son personnel, en cas de maladie, quinze jours à solde entière et six mois à demi-solde par an.

Elle applique à peu près intégralement les arrêtés ministériels qui, sur le continent, réglementent les grands réseaux et qui assurent :

Aux agents de la traction (mécaniciens et chauffeurs) un jour de repos tous les dix jours (arrêté du 4 novembre 1899), soit trente-six jours par an.

Aux agents des trains, un jour de repos tous les quinze jours (arrêté du 4 novembre 1899), soit vingt-quatre jours par an.

Aux agents des gares, un jour de repos par mois (arrêté du 23 novembre 1899), soit douze jours par an.

Les cantonniers de la voie ont le repos hebdomadaire.

Etant donné que les arrêtés ci-dessus mentionnés ne sont réglementaires que pour les grands réseaux et que la plupart des réseaux secondaires du continent ne les appliquent pas encore, il n'y a aucun reproche à adresser à la compagnie pour le passé.

En ce qui concerne l'avenir, il serait désirable d'arriver, le plus tôt possible, au régime des cinquante-deux jours de repos par an, conforme à l'esprit de la loi sur le repos hebdomadaire. Il nous paraît, d'autre part, nécessaire d'éviter toute mesure qui mettrait le réseau en déficit. Il y aura lieu, pour l'administration, de demander au service d'exploitation des chemins de fer corses la réalisation des améliorations relatives au repos des agents, au jur et à mesure que la situation financière le permettra : c'est d'ailleurs ce que fait l'administration pour tous nos réseaux secondaires.

Indépendamment des règles générales admises pour le travail des agents il pourrait exister des défauts d'application entraînant du surmenage.

Nous avons interrogé sur ce point M. l'ingénieur en chef du contrôle du travail des agents de chemins de fer, qui a fait récemment une tournée en Corse. Ce chef de service nous a répondu que, dans son ensemble, le service du réseau n'entraînait pas de surmenage ; il a toutefois relevé un certain nombre de défauts, soit dans l'organisation des roulements du personnel, soit dans les installations affectées au service des agents. Il procède, à ce sujet, à une instruction à la suite de laquelle il proposera les mesures qui pourraient être nécessaires.

Mode d'exploitation à adopter pour l'avenir. — Aux termes de l'article 7 de la convention intervenue le 21 février 1883 entre l'Etat et la compagnie des chemins de fer départementaux, le traité d'exploitation provisoire du réseau corse doit prendre fin quinze ans après l'ouverture des lignes qui constituent actuellement ce réseau, c'est-à-dire, en fait, le 2 décembre 1909. Toutefois, si ce traité n'est pas dénoncé six mois avant son terme, soit le 2 juin 1909, il se prolongera pour une période de trois ans (renouvelable dans les mêmes conditions).

L'opportunité de dénoncer le traité dont il s'agit paraît indiscutable, car un certain nombre de ces dispositions ne sauraient être maintenues.

La compagnie des chemins de fer départementaux exploite, en effet, le réseau corse au compte de l'Etat, mais en ayant droit à une prime d'économie égale au tiers de la différence qui existe entre les dépenses réelles et un maximum représentant 2 fr. 50 par kilomètre de train, pour un minimum de trois trains par jour dans chaque sens (art. 9 de la convention). Elle a donc intérêt à réduire au minimum le prix de revient du kilomètre de train et, par suite, le trafic du réseau. On ne saurait reprocher à la compagnie d'avoir cherché à faire des économies qui profitaient encore plus à l'Etat qu'à elle-même ; mais il paraît nécessaire qu'une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer ait intérêt à développer le trafic.

D'autre part, en vertu de la clause qui vient d'être citée, la compagnie réalise chaque année un sérieux bénéfice sur l'exploitation, alors que l'Etat est obligé de lui

payer, à titre d'insuffisance de recette, une somme qui décroît chaque année, mais qui est encore importante.

Le tableau ci-dessous indique, pour les cinq dernières années, les primes d'économie allouées à la compagnie et les insuffisances payées par l'Etat.

ANNÉES	PRIMES d'économie allouées à la compagnie.	INSUFFISANCES payées par l'Etat.
	francs.	francs.
1903.....	153.912	266.294
1904.....	145.041	255.368
1905.....	157.178	186.083
1906.....	164.254	128.686
1907.....	159.179	98.205

Enfin, l'évaluation des sommes dues à la compagnie à divers titres, par exemple pour intérêts et amortissement du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage, est faite sur des bases trop onéreuses pour l'Etat.

La nécessité de dénoncer le traité d'exploitation provisoire ne paraît donc pas douteuse. Deux solutions sont en présence pour assurer la continuation de l'exploitation :

1° La reprise de l'exploitation par l'Etat ;
2° La concession de l'exploitation à une société ; nous ajouterons d'ailleurs que, dans ce cas, la société choisie sera probablement la compagnie des chemins de fer départementaux ; cette compagnie a en effet exploité le réseau jusqu'à ce jour dans des conditions acceptables, de sorte qu'il n'y a pas lieu de l'écartier *a priori* ; d'autre part, elle pourra vraisemblablement offrir à l'Etat des conditions meilleures qu'une nouvelle société.

Le représentant du personnel de la compagnie a demandé la reprise du réseau par l'Etat. Son desideratum était assez logique, puisqu'il reprochait à la compagnie d'allouer à ses agents des salaires insuffisants et de leur imposer un labeur excessif.

Quelques-uns des déposants entendus par la commission ont également demandé l'exploitation par l'Etat. Ils n'ont d'ailleurs pas formulé de griefs proprement dits contre la gestion de la compagnie, mais espèrent probablement que l'Etat abaissera les tarifs et améliorera l'exploitation.

Les deux régimes en présence ont des avantages et des inconvénients.

Au point de vue des intérêts du Trésor, l'exploitation par l'Etat aurait l'avantage de ne pas faire supporter aux finances publiques les bénéfices qu'exigerait une compagnie concessionnaire. Elle s'imposera si on ne peut pas traiter avec une compagnie dans des conditions satisfaisantes. Toutefois, les bénéfices mentionnés ci-dessus peuvent être assez faibles si l'administration arrive à traiter avec un concessionnaire dans de bonnes conditions.

Au point de vue du public, comme au point de vue du personnel du réseau, l'exploitation par l'Etat aurait l'avantage de rendre plus faciles les abaissements de tarifs, l'augmentation du nombre des trains, le relèvement des salaires des agents. Mais cela tient surtout à ce que la direction de l'exploitation ne serait pas aussi étroitement obligée d'équilibrer ses dépenses et ses recettes que ne le sera une compagnie. Aussi peut-on se demander si les conséquences indiquées ci-dessus, qui sont un avantage pour le public et pour le personnel, ne sont pas un danger pour le Trésor. Le relèvement économique de la Corse va imposer à tous les contribuables français de nouvelles charges. Au moins faut-

il ne pas ajouter aux dépenses nécessaires celles qui seraient improductives.

Le danger pour le Trésor, que nous avons signalé ci-dessus, est particulièrement à redouter dans le département dont nous nous occupons.

Le rapport présenté à M. le Président de la République par M. le président du conseil, sur la situation de la Corse, signale, en effet, combien la population de l'île est individualiste, désireuse cependant d'occuper les fonctions publiques, et combien elle est parfois exigeante.

Nous avons pu nous-même constater au cours d'une tournée récente les exigences de la population vis-à-vis les services assurés par l'Etat.

Alors que les chemins vicinaux de l'île sont dans une situation très mauvaise, l'important réseau de routes nationales et forestières qui dessert l'île est généralement dans un état satisfaisant, en raison du mode d'entretien par rechargements cylindrés qui est adopté sur presque toutes les routes.

Au cours de notre tournée, nous avons cependant entendu des plaintes constantes sur l'état de ces routes, qui étaient qualifiées d'impraticables, et sur « l'incurie » de l'administration.

D'autre part, les représentants des municipalités ont fréquemment réclamé le concours de l'Etat, non seulement pour l'assainissement, mais encore pour le nettoyage des agglomérations.

Le représentant du personnel du chemin de fer a réclamé devant la sous-commission contre l'application, sur la ligne de Ponte-Leccia à Calvi, du régime des trains légers. Par application du décret du 1^{er} mars 1901, les trains qui ne comportent que 16 essieux peuvent être classés comme trains légers et n'être alors desservis que par un seul conducteur de train ; d'où résulte une économie. Ce régime, très usité sur nos grands réseaux, est particulièrement justifié sur la ligne de Calvi, où la recette kilométrique n'a atteint, même en 1907, que 1,492 fr. Il fait cependant l'objet d'une réclamation.

Il convient, en dernier lieu, de remarquer que l'Etat sera vraisemblablement amené par suite de la faiblesse des concours que peuvent fournir les syndicats, les communes et même le département, à étendre son action, en Corse, plus qu'il ne le fait dans les autres départements. Il en résultera pour lui des charges particulièrement lourdes ; d'autre part, le recrutement du personnel des services d'Etat, en Corse, est difficile, soit qu'on fasse appel à l'élément continental, soit qu'on fasse appel à l'élément local.

On peut, dès lors, se demander si la création, dans l'île, d'un nouvel et important service d'Etat, n'est pas à la fois contraire aux intérêts du Trésor et contraire à la politique à suivre en Corse pour obtenir une modification de la mentalité de ses habitants.

D'autre part, la concession du réseau corse à une compagnie permettrait de construire, aussi promptement que le Gouvernement le désirera, les lignes nouvelles qui sont réclamées par le pays. La construction de ces lignes aux frais directs de l'Etat pourrait, au contraire, être retardée par les exigences budgétaires.

Enfin, il convient de remarquer que la traction électrique paraît devoir être adoptée sur la ligne d'Ajaccio à Sartène et Bonifacio. Etant donné le faible trafic de cette ligne, il y aura lieu, pour augmenter le rendement de l'usine et des installations électriques, de distribuer de l'énergie électrique à la région traversée. Il paraît bien difficile que l'Etat assure une pareille exploitation.

Dans ces conditions, il y a lieu, à notre avis, de ne prendre une détermination sur

le mode d'exploitation à adopter dans l'avenir qu'après avoir engagé des pourparlers avec les sociétés susceptibles d'exploiter les lignes de la Corse. S'il est impossible de traiter avec elles dans de bonnes conditions, l'exploitation du réseau par un service d'Etat s'imposera. Mais il nous paraît convenable d'examiner d'abord si on ne peut trouver des concessionnaires disposés à assurer l'exploitation et le parachèvement du réseau dans des conditions satisfaisantes pour les populations à desservir et pour les intérêts du Trésor.

CONCLUSIONS

Comme conséquence de ce qui vient d'être dit, nous proposerons que la commission émette, au sujet des chemins de fer de la Corse, l'avis ci-après :

1° Il y a lieu de procéder, aussitôt que possible, à la construction des deux lignes du réseau corse, qui ont été classées dans le réseau d'intérêt général par la loi du 17 juillet 1879, et qui n'ont pas été exécutées, c'est-à-dire des deux lignes de Ghisonaccia à Bonifacio et d'Ajaccio à Propriano; il conviendra, toutefois, de prolonger cette dernière ligne jusqu'à Sartène et Bonifacio, en empruntant, dans sa partie Sud, la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio)

2° Il y a lieu de construire la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio en vue d'une exploitation par locomotives à vapeur, et dans des conditions analogues à celles admises lors de l'établissement de la ligne de Cazzozza à Ghisonaccia, mais un peu meilleures en ce qui concerne les limites adoptées pour les déclivités et les courbures; la dépense y relative paraît devoir être évaluée à 15 millions de francs environ. Il convient, au contraire, de prévoir pour la ligne d'Ajaccio à Propriano, Sartène et Bonifacio, l'emploi de la traction électrique afin d'éviter les dépenses d'infrastructure très élevées qu'entraînerait l'établissement de cette ligne en vue de la traction par locomotives à vapeur. Il y aura d'ailleurs avantage à placer la voie ferrée latéralement à la route nationale d'Ajaccio à Sartène et Bonifacio, lorsque ce sera possible, de façon à réduire les frais d'établissement de la plateforme. La dépense relative à la ligne d'Ajaccio à Sartène et Bonifacio paraît devoir être évaluée à 18 millions au maximum.

3° Il convient évidemment de réunir en une seule entreprise l'exploitation des lignes actuelles et la construction, ainsi que l'exploitation de la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio; étant donné que toutes ces lignes doivent être exploitées par des locomotives à vapeur, on ne peut qu'en faire un réseau unique dans l'intérêt du public, comme dans celui du service exploitant. La construction et l'exploitation de la ligne d'Ajaccio à Sartène et Bonifacio pourraient, au contraire, faire l'objet d'une entreprise spéciale comportant également une distribution d'énergie électrique dans les régions

traversées par la voie ferrée. Il y aura intérêt, pour l'administration, à examiner si les deux entreprises dont il s'agit ne peuvent pas faire l'objet de concessions à des sociétés privées dans de bonnes conditions, ce qui diminuerait la tâche incombant aux services d'Etat et rendrait probablement plus facile la prompte construction des sections nouvelles. S'il n'était pas possible de conclure des traités de concession satisfaisants, il y aurait lieu d'envisager l'exploitation des lignes sus-mentionnées et l'exécution des sections nouvelles, par les soins d'un service d'Etat. Dans le cas de concession de ces lignes à des sociétés privées, il importerait d'adopter des formules d'exploitation incitant les concessionnaires à développer le trafic le plus possible, par conséquent à augmenter le nombre des trains et surtout à réduire les tarifs.

*L'ingénieur en chef des ponts et chaussées,
rapporteur,*

Signé : FONTANEILLES.

Complément au rapport sur la situation des chemins de fer en Corse.

Dans sa séance du 28 janvier 1909, la commission interministérielle de la Corse a émis un vœu tendant à obtenir l'abaissement des tarifs de voyageurs du réseau corse, qui sont actuellement supérieurs à ceux des grands réseaux du continent, pour la 2^e et la 3^e classe.

Nous rappellerons que les tarifs (impôt non compris) prévus par les cahiers des charges, tant sur le réseau corse que sur le continent, sont les suivants (par kilomètre).

1 ^{re} classe	0 fr. 10
2 ^e classe.....	0 fr. 075
3 ^e classe.....	0 fr. 055

A ces tarifs s'ajoute l'impôt de 12 p. 100 prévu par la loi du 14 juillet 1855.

En vertu des conventions de 1883, ces tarifs ont été diminués pour les grands réseaux du continent, de 10 p. 100 pour la 2^e classe, et de 20 p. 100 pour la 3^e classe, lorsque la loi de finances du 26 janvier 1892 a supprimé la taxe additionnelle de 10 p. 100 établie par la loi du 16 septembre 1871.

De telle sorte que, sur les grands réseaux du continent, les tarifs (impôt non compris) sont :

Pour la 2^e classe, de 0 fr. 0675, soit 7 millimes 5 de moins qu'en Corse; et pour la 3^e classe, de 0 fr. 0440, soit 11 millimes de moins qu'en Corse.

Nous sommes entré en pourparlers avec la compagnie des chemins de fer départementaux afin d'examiner s'il serait possible d'arriver à l'équivalence de tarifs réclamée par la commission. Cette mesure ne paraît malheureusement pas réalisable, sans créer un déficit d'exploitation, avant que la recette brute du réseau corse ne s'élève au chiffre de 5,000 fr. par kilomètre.

Étant donné que cette recette est actuellement de 4,300 fr. et qu'elle augmente environ de 150 fr. par an, le chiffre de 5,000 fr. paraît devoir être atteint dans un délai d'environ cinq années. Toutefois, ce résultat n'est pas absolument certain, car la marche croissante des recettes pourrait être arrêtée ou retardée par des causes diverses (diminution dans la fabrication et l'exportation des extraits liquides de châtaignier, ouvertures de lignes nouvelles, etc., etc.).

Aussi pensons-nous qu'on pourrait demander au Gouvernement de réaliser un abaissement des tarifs de grande vitesse en supprimant l'impôt de 12 p. 100 qu'il perçoit sur les recettes, ou au moins en réduisant cet impôt au chiffre de 3 p. 100 qui est appliqué aux chemins de fer d'intérêt local en vertu de l'article 28 de la loi de finances du 26 janvier 1892.

L'extension au réseau corse du traitement de faveur accordé aux chemins de fer d'intérêt local se justifie en effet par des raisons d'analogie et aussi par le concours que peut apporter cette mesure au relèvement économique du pays.

Il y a lieu de remarquer d'autre part que toute réduction de tarifs, même si elle porte sur la taxe perçue par la compagnie au lieu de porter sur l'impôt, entraînera d'abord une perte pour l'Etat, car elle diminuera la recette nette dont l'Etat est appelé à percevoir une part. L'Etat peut donc admettre, sans sortir de son rôle normal, qu'une réduction ait lieu sous forme de suppression d'impôt. Il faut d'ailleurs espérer que l'abaissement des tarifs provoquera, dans le trafic du réseau, un accroissement qui compensera progressivement les pertes subies, au moins dans une certaine mesure.

Si l'Etat consentait à la suppression ou à la réduction précitée de l'impôt sur la grande vitesse, les prix de transport des voyageurs en 1^{re} classe deviendraient inférieurs, pour la Corse, à ceux perçus sur les grands réseaux du continent; pour la 2^e classe, il y aurait sensiblement égalité; pour la 3^e classe les prix sur le réseau corse demeureraient supérieurs à ceux des grands réseaux du continent, mais la différence actuellement existante serait réduite de moitié.

Ce serait là un résultat très appréciable et qui ne s'opposerait d'ailleurs nullement, dans l'avenir, à un nouvel abaissement des tarifs de 3^e classe.

Nous pensons en conséquence qu'il y a lieu, pour la commission, d'émettre le vœu que le Gouvernement veuille bien supprimer, pour les chemins de fer de la Corse, l'impôt de 12 p. 100 perçu sur les prix des transports en grande vitesse, ou au moins réduire le montant de cet impôt au chiffre de 3 p. 100 qui est appliqué aux chemins de fer d'intérêt local.

*L'ingénieur en chef des ponts et chaussées,
rapporteur,*

Signé : FONTANEILLES.

Journal officiel de la République française. Lois et décrets

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus ou dans le cadre d'une publication académique ou scientifique est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source des contenus telle que précisée ci-après : « Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France » ou « Source gallica.bnf.fr / BnF ».

- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service ou toute autre réutilisation des contenus générant directement des revenus : publication vendue (à l'exception des ouvrages académiques ou scientifiques), une exposition, une production audiovisuelle, un service ou un produit payant, un support à vocation promotionnelle etc.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter utilisation.commerciale@bnf.fr.

COMMISSION
EXTRAPARLEMENTAIRE ET INTERMINISTÉRIELLE
chargée d'étudier
LA SITUATION ACTUELLE DE LA CORSE

SERVICES MARITIMES POSTAUX

Rapport présenté au nom de la sous-commission
PAR M. FONTANEILLES

Fonctionnement des services maritimes.

La sous-commission qui s'est rendue en Corse pour examiner sur place la situation économique de l'île a entendu un grand nombre d'observations ou de réclamations relatives aux conditions dans lesquelles sont assurées les communications entre l'île et le continent, relatives, en d'autres termes, au fonctionnement des services de la compagnie Fraissinet. Cette compagnie assure les transports maritimes de la Corse moyennant une subvention annuelle de 550.000 fr., et elle possède, par suite, le monopole presque complet des transports de voyageurs et de marchandises entre l'île et la France continentale.

Amélioration de l'organisation du service.

Un certain nombre de réclamations présentées ont pour objet l'amélioration du service tel qu'il est organisé par le cahier des charges en vigueur, et tendent à obtenir une augmentation du nombre de voyageurs ou une accélération de la vitesse. Elles ne pourraient, par conséquent, être satisfaites que moyennant une augmentation de la subvention allouée à la compagnie Fraissinet. Or il serait probablement difficile d'obtenir cette augmentation. L'organisation actuelle, comme vitesse des paquebots et comme nombre des voyages, a été récemment arrêtée après de très longues discussions qui ont eu lieu au Parlement et en dehors du Parlement; il serait prématuré, semble-t-il, de la modifier. Toutefois, dans quelques années, si on exécute les chemins de fer qui sont projetés dans la partie Sud de la Corse, un certain nombre des parcours maritimes prévus par les conventions actuelles deviendront inutiles; on pourra donc remanier l'organisation actuelle d'une façon avantageuse pour les autres parties de l'île.

La plus grande partie des réclamations reçues par la commission a pour objet de protester :

- 1° Contre l'élévation excessive des tarifs appliqués par la compagnie pour les transports proprement dits ou pour les opérations accessoires;
- 2° Contre l'irrégularité de ces tarifs et contre les traités particuliers ou les ristournes que peut consentir la compagnie;
- 3° Contre les conditions défectueuses dans lesquelles s'effectuent les transports et contre les clauses draconiennes des connaissements, à l'aide desquelles la compagnie se dérobe aux responsabilités qui devraient lui incomber.

Élévation excessive des tarifs.

En ce qui concerne les tarifs perçus par la compagnie pour les transports proprement dits, ils ne doivent pas dépasser les maxima fixés par l'article 93 du cahier des charges de la compagnie, mais le concessionnaire a le droit de les abaisser, à condition d'en aviser l'administration un mois à l'avance.

Jusqu'à ces derniers temps, la compagnie Fraissinet n'avait pas communiqué à l'administration ses tarifs réels.

A la date du 15 décembre dernier, elle a adressé à M. le ministre des postes et des télégraphes un tarif, assez compliqué d'ailleurs, dont la publication sera très utile au public.

Nous avons examiné sommairement si ce tarif justifiait le reproche qui a été fait à la compagnie Fraissinet, devant la sous-commission, de percevoir, pour les relations entre la Corse et la France, des taxes supérieures à celles qui sont perçues pour les transports entre la France et l'Algérie.

Nous rappellerons que le cahier des charges des compagnies qui assurent les services maritimes postaux entre la France et l'Algérie ne prévoit pas de tarif maximum pour les transports commerciaux. Mais par une lettre adressée, le 16 décembre 1896, à M. le ministre des postes et des télégraphes, la compagnie transatlantique, la société des transports maritimes et la compagnie de navigation mixte se sont engagées à considérer comme un tarif maximum les prix appliqués de 1885 à 1892, diminués de 5 p. 100.

La comparaison complète des prix relatifs à la Corse et des prix relatifs à l'Algérie serait un travail très long. Nous n'avons pu procéder que par voie de sondages et il résulte de ces opérations, que les prix relatifs à la Corse, d'après les nouveaux tarifs que vient d'adopter la compagnie, sont inférieurs à ceux relatifs à l'Algérie.

Par exemple, le prix du transport (sans transbordement) des farines venant du continent varie de 7 fr. à 11 fr. la tonne pour la Corse (le tarif maximum étant de 11 fr. 50); pour l'Algérie, il varie de 10 fr. 45 à 13 fr. 07. Le prix du transport des fers en barres varie de 8 fr. 50 à 11 fr. 50 pour la Corse (le tarif maximum étant de 12 fr. 50); il varie de 9 fr. 27 à 12 fr. 94 pour l'Algérie.

Le prix de transport des vins en fût envoyés sur le continent est de 10 fr. la tonne pour les principaux ports de la Corse (le tarif maximum étant de 15 fr.); il varie de 11 fr. 88 à 13 fr. 96 pour l'Algérie.

Il semble donc, sauf vérification plus complète, que, si les tarifs maxima prévus par le cahier des charges de la Corse sont souvent supérieurs à ceux appliqués sur les lignes d'Algérie, les nouveaux tarifs proposés par la compagnie Fraissinet ne donnent pas lieu à la même critique; nous reviendrons un peu plus loin, à leur sujet, sur une question très importante, celle de la régularité de leur application.

Aux taxes dont il s'agit, s'ajoute une majoration de 5 p. 100 baptisée chapeau, qui a donné lieu à un certain nombre de plaintes, mais qui est explicitement prévue par le cahier des charges.

Enfin, les tarifs de transport sont complétés par des frais d'embarquement et de débarquement s'élevant à 1 fr. 50 par tonne de marchandises, à 3 fr. par cheval ou bœuf, etc., etc., qui ont provoqué de nombreuses réclamations.

Ces frais ont été approuvés par le ministre des postes et des télégraphes, par application d'un paragraphe de l'article 93 du cahier des charges ainsi conçu :

« Les perceptions, pour frais d'embarquement et de débarquement, tant des voyageurs et de leurs bagages que des marchandises, sont déterminées par le ministre, sur la proposition du concessionnaire, en tenant compte des règlements locaux. »

Les réclamations présentées à la sous-commission contre ces frais d'embarquement et de débarquement s'appuient sur les deux arguments suivants :

1° Ces frais sont exagérés, ce qui est exact pour les navires qui sont accostés à quai pendant leurs opérations;

2° Les anciens usages locaux ne pré-

voyaient pas ces frais, ce qui, paraît-il, est également exact.

Nous avons cherché à nous rendre compte des conditions dans lesquelles le ministre des postes et des télégraphes avait approuvé les frais accessoires dont il s'agit; ces conditions sont les suivantes :

Le 10 octobre 1904, la compagnie française de navigation a été autorisée, à titre d'essai, à percevoir les frais dont il s'agit. Cette compagnie a cessé son service peu de temps après, et a été remplacée par la compagnie Fraissinet qui a demandé à percevoir les mêmes frais, en faisant valoir que ses nouveaux paquebots pourraient difficilement accoster à quai, que les taxes proposées étaient inférieures à celles perçues pour les transports sur l'Algérie, et que les transports exécutés pour le compte de l'Etat comportaient des droits d'embarquement et de débarquement.

L'article 76 du cahier des charges de la compagnie Fraissinet spécifie, en effet, que, pour les transports de l'Etat, les frais cumulés d'embarquement et de débarquement sont fixés comme il suit :

Passagers..... 0 60
(cette taxe n'existe pas pour les transports commerciaux).

Cheval ou mulet..... 2 40
Tonne de matériel..... 3 »

L'administration a consulté les chambres de commerce. Celles de Nice, de Bastia, d'Ajaccio ont donné des avis défavorables aux taxes dont il s'agit. Mais à Marseille, la chambre de commerce et le syndicat des exportateurs ont, au contraire, donné un avis favorable.

Le 5 avril 1906, une lettre, adressée par M. le ministre des postes et des télégraphes à la compagnie Fraissinet, a approuvé les frais d'embarquement et de débarquement dans les termes ci-après :

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'approuve les fixations proposées, sous réserve, toutefois, des modifications auxquelles celles-ci pourraient donner lieu après leur mise en vigueur, étant entendu que l'administration pourra provoquer de nouvelles propositions de votre compagnie si l'opportunité en est reconnue. »

Cette décision approuve les frais d'embarquement et de débarquement actuellement en vigueur, mais laisse la porte ouverte à de nouvelles négociations. Le contrôle de la compagnie Fraissinet pourra donc entrer en pourparlers avec la compagnie, afin d'obtenir une réduction des taxes dont il s'agit dans les ports où elles sont supérieures à la rémunération des services rendus, et notamment, dans ceux où les paquebots accostent à quai.

Irrégularité des tarifs et traités particuliers.

La sous-commission a entendu de nombreux réclamants, qui se sont plaints, non seulement de ce que la compagnie Fraissinet appliquait des tarifs sans les porter à la connaissance de l'administration, mais surtout de ce que cette compagnie concluait des traités particuliers avec les divers expéditeurs ou bien leur accordait des ristournes sur les taxes perçues, sans aucune règle fixe et d'une façon arbitraire.

La conséquence d'un pareil régime est que les commerçants de l'île se trouvent entièrement à la merci de la compagnie. Ils sont obligés d'accepter les prix et les conditions de transport que leur offre cette dernière, sans quoi ils peuvent se voir appliquer le tarif maximum, c'est-à-dire un tarif exagéré, et les clauses draconiennes des connaissements dans toute leur rigueur. S'ils essaient de se grouper pour alimenter une entreprise de transport concurrente (ainsi que cela a eu lieu) la compagnie Fraissinet peut, en raison de sa subvention,

ruiner cette entreprise en abaissant momentanément ses tarifs au-dessous de la valeur réelle des transports, sauf à les relever ultérieurement.

Quand une compagnie a un monopole de fait, il est donc assez dangereux de lui laisser une entière liberté de taxation, sous la seule réserve que le tarif maximum ne sera pas dépassé. Il convient donc de se demander si la compagnie Fraissinet a droit à cette liberté.

Le cahier des charges des services maritimes de la Corse, qui doit, aux termes de l'adjudication dont la compagnie Fraissinet a été bénéficiaire, demeurer en vigueur jusqu'en 1921, régit le service postal à effectuer, le nombre des voyages, la vitesse des paquebots, les conditions dans lesquelles doit s'effectuer le transport du personnel et du matériel appartenant à l'Etat, les amendes dont est passible le concessionnaire. Mais il est extrêmement sommaire en ce qui concerne les transports commerciaux de voyageurs et de marchandises. Le chapitre VII, qui régit ces transports, a pour titre :

« Transports pour le compte du concessionnaire », alors que le chapitre précédent a pour titre :

« Transports pour l'Etat. »

Il semble bien que le cahier des charges n'ait eu en vue que deux intéressés : l'Etat et le concessionnaire ; le public n'étant pas considéré comme la partie la plus intéressée dans les transports commerciaux.

Ce chapitre VII contient l'article 93 qui renferme à lui seul toutes les prescriptions relatives aux transports commerciaux ; et quatre autres articles d'importance secondaire, réglementant certains détails de navigation.

La première phrase de l'article 93 est la suivante :

« Le concessionnaire exerce, pour son compte, l'industrie du transport des passagers et des marchandises. »

Cette phrase, qui s'accorde bien avec le titre du chapitre, pose assez nettement le principe que les transports commerciaux constituent une industrie qu'exerce le concessionnaire et non un service public qu'il assure. C'est bien là le point sur lequel l'esprit du cahier des charges paraît être en désaccord avec les vœux des populations intéressées.

L'article 93 précité indique toutefois, comme nous l'avons dit plus haut, un « tarif maximum » applicable aux passagers et aux marchandises.

En ce qui concerne les taxes effectives à percevoir, il ne contient que la clause ci-après :

« Les prix de passage et de fret indiqués ci-dessus ne peuvent être élevés par le concessionnaire sans l'autorisation préalable du ministre, mais ils peuvent être abaissés au gré de l'entrepreneur, à la condition d'en donner avis à l'administration des postes et des télégraphes, un mois à l'avance. »

L'administration des postes et des télégraphes paraît avoir considéré, jusqu'à ce jour, comme l'indiquent les renseignements fournis par elle et que nous reproduisons plus loin, que le texte mentionné ci-dessus laisse à la compagnie Fraissinet la faculté d'abaisser ses tarifs sans aucune règle, et de consentir à ses divers clients des réductions de taxes ou des ristournes pouvant être librement déterminées dans chaque cas particulier.

Nous avons signalé ci-dessus les inconvénients et les dangers de ce régime.

Toutefois, il est à remarquer que le régime dont il s'agit est celui qui est appliqué aux diverses compagnies de navigation

françaises et subventionnées qui desservent nos colonies ou les pays étrangers.

C'est même probablement ce qui explique qu'une pareille organisation ait été acceptée, pour les services de la Corse, par le Parlement et par l'administration.

Mais la question qu'on aurait dû, à notre avis, se poser, et qui paraît avoir été négligée, est précisément celle de savoir si la situation de la Corse n'exigeait pas une solution exceptionnelle.

Le régime actuellement appliqué à la Corse est, en effet, acceptable pour la plupart de nos colonies lointaines pour les raisons suivantes :

Ces colonies sont généralement desservies, directement ou indirectement, par un assez grand nombre de compagnies concurrentes (françaises, anglaises, allemandes, etc., etc.).

Ces colonies ont des relations économiques importantes, non seulement avec la France, mais avec les pays étrangers, d'autre part, leurs produits ne sont pas les mêmes que ceux de notre territoire.

La Corse est, au contraire, privée du bénéfice de la concurrence : c'est un département français qui a surtout des relations avec les autres départements ; elle ne peut guère exporter dans ces départements (à quelques exceptions près) que des produits qui sont semblables à ceux fournis par nos régions méridionales et qui ne peuvent, par suite, entrer en concurrence avec ces derniers que s'ils ne sont pas grevés de prix de transport exagérés. Les services maritimes qui desservent la Corse jouent donc, en réalité, le même rôle que les chemins de fer pour les autres départements français, et on peut soutenir qu'ils devraient être traités en conséquence.

Cette thèse n'est pas nouvelle ; nous l'avons trouvée soutenue à diverses reprises, d'une façon peut-être un peu absolue, mais avec beaucoup de netteté, dans les délibérations de la chambre de commerce de Bastia, et notamment, dans une délibération du 10 août 1893, où a été présenté un rapport de M. Gregori, relatif aux services maritimes, et dans lequel nous relevons les passages suivants :

« Dans la question qui nous occupe, on pose en principe que l'Etat ne doit se préoccuper que du service postal, qu'il ne doit pourvoir qu'au transport des dépêches... »

« De là un malentendu qui se prolonge... »

« Au fond de ce malentendu, il y a une erreur de principe qu'il convient de mettre en lumière ; l'Etat, en effet, n'a pas seulement pour mission d'assurer le transport des dépêches, il a encore, et bien plus, le devoir d'assurer et de faciliter la circulation des voyageurs et des marchandises ; il accomplit cette dernière fonction, beaucoup plus importante que l'autre, par la création des routes nationales, des canaux et des chemins de fer. »

Dans la France continentale, ces deux services sont liés... »

« Dans le projet de loi dont il s'agit, on a voulu disjoindre ces deux services accomplis simultanément sur nos chemins de fer, et on a posé en principe que l'Etat ne doit se préoccuper que du service postal, et que c'est à l'initiative privée de pourvoir à la circulation des voyageurs et des marchandises... »

Suit une discussion destinée à combattre la théorie ci-dessus. Et le rapporteur ajoute, un peu plus loin :

« Les services maritimes sont, pour la Corse et pour l'Algérie, ce que les routes nationales, les canaux, les chemins de fer sont pour la France continentale. Ils sont, en réalité, le prolongement, à travers la mer, des routes, des canaux, des chemins de fer. Vouloir soustraire les services maritimes à l'action bienfaisante et nécessaire

de l'Etat, ce serait aller contre les principes d'égalité et de justice qui régissent les sociétés civilisées. »

Bien que le rapport ci-dessus contienne certaines affirmations excessives, les principes qu'il pose paraissent applicables, dans une certaine mesure, aux services maritimes de la Corse. Il y aurait lieu de restreindre, pour ces services, la liberté qui est ordinairement laissée aux entreprises de navigation, et de soumettre la compagnie concessionnaire à des règles se rapprochant de celles admises sur les chemins de fer en ce qui concerne les tarifs (et aussi en ce qui concerne la responsabilité du transporteur). Nous verrons plus loin, en discutant les renseignements qui ont été fournis à la commission par l'administration des postes et des télégraphes, par quels moyens on pourrait essayer d'obtenir ce résultat.

Clauses draconiennes des connaissements.

Un certain nombre de déposants ont signalé à la sous-commission le préjudice causé au commerce par les conditions défectueuses dans lesquelles s'effectue parfois le transport des marchandises confiées à la compagnie Fraissinet, notamment des denrées périssables telles que les fruits et les primeurs, préjudice d'autant plus grave que les clauses des connaissements suppriment en fait la responsabilité du transporteur, même en cas de dommages provenant de son fait.

En effet, le modèle de connaissement actuellement en vigueur contient une série de clauses qui, par dérogation aux articles 216 et suivants du code de commerce, exonèrent la compagnie, non seulement des risques nautiques (ce qui oblige les expéditeurs à ajouter aux prix de transport des frais d'assurance), mais encore des conséquences d'un mauvais arrimage ou des diverses fautes ou négligences du personnel des paquebots. Ils limitent à des chiffres très faibles le montant des indemnités à payer en cas de pertes ou d'avaries.

Voici quelques extraits de ce modèle de connaissement :

« Art. 2. — Le capitaine et la compagnie ne sont pas responsables des risques et fortunes de mer, arrêts de gouvernements..., faits de guerre, de pirates ou voleurs..., du feu à terre ou à quai, hangars ou en magasin, à bord ou dans les allées, quelles qu'en soient les conséquences ; des pertes ou avaries occasionnées par accident de machines ou chaudières, rupture de treuil, d'élingues et cordes survenues pendant le chargement, déchargement et transbordement ; par la vapeur, la pluie, les fuites d'eau ou de vapeur, des dommages causés par les rats ou la vermine, des suintements, écoulements accidentels des pompes ou manches, rouille, mouillure par eau douce ou de mer, buée de cale, chaleur des machines, condensation, ni des avaries résultant du contact, ou de l'odeur, ou de l'évaporation des autres marchandises, ou des pressions du chargement, etc... »

« Art. 3. — La compagnie et le capitaine se réservent un délai de quatre mois pour les recherches à faire pour colis manquants sans indemnité... Si aucune déclaration de valeur n'a été faite sur le connaissement par le chargeur, la responsabilité du capitaine et de la compagnie ne dépassera jamais 100 fr. par colis ou 1 fr. par kilogramme, au choix de la compagnie. »

« Art. 4. — Le capitaine et la compagnie ne sont pas responsables de la casse ou rupture des objets fragiles ni de ceux en terre, marbre, albâtre, en fonte ou verreries, ni du coulage des liquides, ni de la mortalité ou des accidents survenus aux animaux vivants pour quelque cause que ce soit. »

« Art. 6. — Dans les ports, sauf conven-

tion contraire, l'embarquement se fait par les soins des chargeurs... Le débarquement sera fait par les soins des armateurs, mais aux frais et risques des destinataires. Le débarquement opéré par le capitaine ou la compagnie aura lieu sans qu'il soit besoin d'en aviser les destinataires... Le capitaine aura le droit de déposer les marchandises sur les quais, dans les magasins de la douane ou de l'agence et dans tous autres lieux, le tout au choix du capitaine, mais aux frais, risques et périls des propriétaires de la marchandise qui, en cas de perte, d'avarie ou d'incendie seront sans recours contre le capitaine ou la compagnie et qui devront rembourser tous les frais, etc...

« Art. 7. — Le capitaine et la compagnie n'assument aucune responsabilité pour les risques, accidents résultant de ruptures de treuils, cordes et élingues, etc... »

« Art. 9. — La compagnie et le capitaine ne répondent, en aucun cas, quelles qu'en puissent être les conséquences et quelle qu'en soit la cause, des retards survenus soit dans l'embarquement, soit dans le départ, soit dans le transport, soit dans l'arrivée, soit dans le transbordement, soit dans le débarquement, soit dans la livraison de la marchandise, et notamment, par suite de grèves générales ou partielles, de coalitions, d'encombrement, de fausses directions et, en général, par suite de tous faits quelconques. »

« Art. 13. — Par dérogation à l'article 229 du code de commerce, le capitaine et la compagnie sont autorisés par le chargeur à placer les marchandises sur le pont, aux frais et risques desdites marchandises. »

« Art. 21. — La compagnie ne répond pas des barateries, des vices d'arrimage, négligences ou fautes quelconques des capitaines, des pilotes, des hommes d'équipage, mécaniciens, chauffeurs, ou de toutes autres personnes embarquées ou travaillant à bord du navire... quelles qu'en soient les conséquences. »

On voit, par les extraits ci-dessus, que le modèle de connaissance adopté exonère la compagnie de toute responsabilité, non seulement en cas de force majeure ou de risque de mer, mais aussi en cas de fautes ou de négligences imputables à son personnel.

Nous indiquerons par quels moyens on pourrait accroître les garanties qui sont dues aux expéditeurs, en discutant le document fourni par l'administration des postes et des télégraphes dont il va être question ci-après :

Note de l'administration des postes et des télégraphes.

En effet, par une lettre du 12 janvier 1909, M. le président de la commission a posé à M. le sous-secrétaire d'Etat des postes et des télégraphes les questions suivantes :

1° L'administration estime-t-elle que le cahier des charges des services maritimes de la Corse (notamment l'article 93) interdit les traités particuliers et surtout les ristournes ?

2° L'administration ne pense-t-elle pas que les nombreuses dérogations au code de commerce prévues par les connaissances de la compagnie Fraissinet sont contraires au cahier des charges de la compagnie ?

3° Le service postal qui contrôle la compagnie Fraissinet est-il suffisamment bien organisé pour connaître, dans tous leurs détails, les conditions suivant lesquelles s'effectuent les transports maritimes, pour réprimer les opérations illicites, et pour étudier les questions de tarifs ? Ne conviendrait-il pas d'adjoindre aux fonctionnaires de l'administration des postes et des télégraphes qui sont chargés du contrôle dont il s'agit, un certain nombre de fonctionnaires

mieux placés, par leur genre d'occupations, pour surveiller le fonctionnement quotidien des services maritimes dans les différents ports de l'île, ces fonctionnaires pouvant être pris dans l'administration des douanes ou dans celle des travaux publics ?

4° D'une façon générale, l'administration pense-t-elle que l'Etat a les moyens soit par la voie officielle, soit par la voie officieuse, d'améliorer le régime actuel des transports maritimes ? Quels sont, parmi les abus dont se plaignent les intéressés, ceux qu'elle croit pouvoir réprimer et quels moyens croit-elle pouvoir employer à cet effet ?

Le 22 janvier 1909, M. le sous-secrétaire d'Etat des postes et des télégraphes a fourni à M. le président de la commission, en réponse à ses questions, la note suivante qu'il nous paraît utile de reproduire *in extenso*.

I

Transports commerciaux. — Sur le premier point, il y a lieu tout d'abord d'appeler l'attention sur la comparaison du cahier des charges imposé au concessionnaire jusqu'en 1903 avec le cahier des charges mis depuis en vigueur.

Le premier de ces documents contenait, en son article 33, à la suite du tarif maximum, une disposition ainsi conçue :

« Les prix, tant de passages que de fret, dont l'indication précède, ne pourront être élevés par l'entrepreneur sans l'autorisation préalable du ministre des postes et des télégraphes, mais ils pourront être abaissés à son gré, sous la condition qu'il en donnera avis au ministre un mois à l'avance. »

De plus l'article 33 formulait les restrictions suivantes :

« L'entrepreneur s'oblige à n'avoir à l'égard de quelque expéditeur de marchandises que ce soit, ni préférence ni refus et à accepter du fret tant qu'il restera de la place disponible sur ses paquebots. Tout traité particulier ayant pour effet d'abaisser les tarifs en faveur d'un ou de plusieurs expéditeurs est interdit. »

« En cas de plaintes à cet égard, le ministre aura le droit d'intervenir et il statuera après avoir entendu les parties intéressées. »

L'article 93 du nouveau cahier des charges renferme une disposition analogue à l'article 33 précité :

« Les prix de passage et de fret indiqués ci-dessus ne peuvent être élevés par le concessionnaire sans l'autorisation préalable du ministre; mais ils peuvent être abaissés au gré de l'entrepreneur à la condition d'en donner avis à l'administration des postes et des télégraphes un mois à l'avance. »

Mais le cahier des charges actuel ne contient plus l'interdiction formelle inscrite à l'article 33 du cahier des charges précédent.

Cette modification a été décidée à la suite d'études approfondies. La méthode qui consiste à lier une entreprise maritime subventionnée par des règles étroites afférentes aux tarifs de ses transports n'est pas sans soulever de fortes objections.

Parmi les six projets de loi dont le Parlement a été saisi pour la réorganisation des services de la Corse et qui ont abouti à la loi du 3 janvier 1903, les trois premiers projets comportaient des cahiers des charges maintenant les dispositions de l'article 33. Ces dispositions ont ensuite été supprimées au cours des longues négociations auxquelles ces projets ont donné lieu, en vue de donner satisfaction autant que possible à tous les intérêts en cause.

La seule clause maintenue dans le nouveau cahier des charges est celle d'après laquelle le concessionnaire ne peut abaisser

ses tarifs qu'à la condition d'en donner avis à l'administration un mois à l'avance.

Cette clause a surtout pour objet d'empêcher le concessionnaire de tuer, par des abaissements de tarifs subits et successifs, toute concurrence qui viendrait s'établir à ses côtés.

Que l'Etat ait été plus ou moins bien inspiré en adoptant les dispositions du contrat actuel, il n'est pas douteux qu'il est lié par ce contrat jusqu'à l'expiration de ses engagements et qu'il ne saurait, après avoir modifié l'une des clauses du contrat antérieur, revenir purement et simplement, dans l'application, à la méthode qu'il a jugé utile d'abandonner, en s'inspirant à cet égard des avis les plus autorisés.

L'administration considère qu'elle doit au sujet des tarifs de fret de l'entrepreneur des services maritimes postaux de la Corse, s'en tenir au contrat en vigueur, c'est-à-dire à l'application de l'article 93 du cahier des charges.

S'ensuit-il qu'elle doive rester indifférente en présence d'abus qui seraient constatés à la charge du concessionnaire, dans le cas par exemple où des réductions de taxe accordées par lui, auraient pour objet non pas de favoriser l'importation en Corse ou l'exportation de certaines marchandises, mais de créer un privilège en faveur de certains expéditeurs et de favoriser les uns au détriment des autres ? En aucune façon. L'administration ne manquerait pas de donner suite à toute réclamation qui serait formulée à cet égard et de faire cesser toute pratique irrégulière, contraire aux intérêts généraux de l'industrie ou du commerce. En réalité, elle n'a jamais été saisie d'aucune plainte fondée sur le point visé par la commission. Seule, la chambre de commerce de Bastia a fait connaître, il y a quelques années, que le concessionnaire n'appliquait pas uniformément ses tarifs. L'administration a demandé à cette compagnie de préciser sa réclamation. Celle-ci s'est refusée à donner aucun renseignement.

En résumé, la solution qui a prévalu a été qu'il était impossible de ne pas laisser à l'entrepreneur la liberté d'exercer son industrie à ses risques et périls, c'est-à-dire avec la latitude que comporte toute exploitation commerciale sous la réserve des clauses impératives inscrites à l'article 93 du cahier des charges et ayant pour objet d'empêcher le concessionnaire du service postal entre le continent et la Corse, qui jouit d'une sorte de monopole, d'abuser de sa situation privilégiée pour grever les marchandises de frets excessifs et rendre toute concurrence impossible par des abaissements subits de ses tarifs.

II

Connaissances. — La chambre de commerce de Bastia, comme les chambres de commerce métropolitaines, algériennes et tunisiennes, protestent depuis longtemps contre certaines clauses introduites par les armateurs dans leurs connaissances.

Elles demandent instamment :

1° En ce qui concerne les clauses d'exonération, que les armateurs renoncent aux clauses semblables qu'ils ont introduites dans leurs connaissances à l'exception de celles relatives à ce que l'on appelle les fautes nautiques ;

2° En ce qui concerne l'attribution de compétence, que les armateurs ne prévoient aucune clause contraire aux prescriptions de l'article 420 du code de procédure civile (1).

(1) L'article 420 du code de procédure civile stipule que le demandeur peut assigner à son choix : devant le tribunal du domicile du défendeur ; devant celui dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée ; devant celui dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué.

Une commission interministérielle instituée auprès du département du commerce, en 1904, après avoir procédé à une étude approfondie de la question et entendu les représentants des chambres de commerce et associations commerciales des armateurs et des assureurs, a exprimé l'avis suivant :

« Il n'y a pas lieu de modifier la législation actuelle du connaissement, parce que l'ordre public n'exige nullement, en l'espèce, qu'il soit porté atteinte au principe de la liberté des conventions, parce qu'en l'état des relations maritimes et commerciales on peut toujours pallier les inconvénients résultant de l'irresponsabilité de l'armateur soit au moyen d'un double connaissement, soit au moyen de l'assurance sous ses diverses formes; parce qu'enfin et surtout le projet de réforme soulèverait de graves difficultés au point de vue juridique international et qu'il aurait pour conséquence, au point de vue commercial, de mettre les armateurs français dans une situation d'infériorité évidente vis-à-vis des armateurs étrangers, qu'ainsi, à moins d'une entente internationale, la réforme paraît irréalisable ».

Précédemment, l'administration avait été saisie de nombreuses demandes tendant à l'introduction dans les cahiers des charges de dispositions interdisant aux concessionnaires la possibilité d'insérer dans leurs connaissements, les clauses critiquées.

Dans le même ordre d'idées que celui exposé à l'occasion des tarifs commerciaux, on n'a pas cru pouvoir restreindre la liberté des conventions dans les rapports entre les chargeurs et le transporteur, en imposant à ce dernier une formule de connaissements. Il peut être intéressant de rappeler ici comment la compagnie Fraissinet justifiait à ce moment la clause d'attribution de compétence.

« Nous avons été amenés à restreindre, de pacte exprès, le droit commun parce que les questions de navigation et d'armement étaient le plus souvent tranchées par les tribunaux de commerce des petites villes dans un sens tel que nous étions obligés de soumettre leurs décisions aux cours d'appel et à la cour de cassation qui les réformait ou les cassait presque toujours. C'est donc dans l'intérêt commun des chargeurs et de l'armateur que nous avons établi la compétence exclusive du tribunal de commerce de Marseille auprès duquel nous sommes sûrs de trouver autant d'intégrité et une connaissance approfondie des questions de navigation. »

D'une manière générale, l'administration considère qu'en dehors des conditions particulières imposées par les cahiers des charges, les règles du droit commun s'appliquent de plein droit aux transports que les concessionnaires effectuent pour leur propre compte. Si l'administration avait prévu, dans les cahiers des charges des concessions, des clauses dérogeant au droit commun, elle aurait soumis les compagnies maritimes subventionnées à un régime d'exception qui se serait traduit, par voie de conséquence naturelle, par une augmentation de la subvention postale.

III

Contrôle. — En ce qui concerne le contrôle de l'entreprise, l'administration estime qu'elle dispose de moyens d'action suffisants par les organes qu'elle a créés dans les ports d'attache.

Un commissaire du Gouvernement est installé à Marseille, un autre à Ajaccio. Ces commissaires du Gouvernement et leurs délégués sont chargés :

1° De veiller à l'exécution générale du marché ;

2° De signaler au ministre les infractions qui pourraient se produire ;

3° D'indiquer les modifications qu'il paraîtrait utile d'introduire tant dans l'organisation du service que dans le matériel naval du concessionnaire.

L'article 100 permet au ministre des postes de faire procéder à des inspections extraordinaires.

Les dispositions du chapitre VIII du cahier des charges permettent de faire porter la surveillance de l'administration ou de ses représentants sur tous les faits de gestion du concessionnaire.

Au point de vue notamment des questions de tarifs, il est à signaler que les commissaires du Gouvernement n'ont pas et ne pourraient avoir qualité pour proposer des modifications aux prix inscrits au chapitre VII. Ces prix ont été arrêtés avant l'adjudication des services après une minutieuse enquête auprès de tous les intéressés. L'administration n'a plus le pouvoir de les changer.

L'administration des postes paraît suffisamment armée par le cahier des charges pour la surveillance générale et détaillée du service. Mais ce contrôle ne peut naturellement dépasser les limites fixées par le contrat lui-même.

Quoi qu'il en soit, l'administration des postes est toute disposée à examiner les propositions qui seraient faites par la commission interministérielle en vue d'adjoindre aux fonctionnaires de l'administration des postes chargés du contrôle des services maritimes de la Corse des fonctionnaires pris dans l'administration des douanes ou dans celle des travaux publics.

IV

Observations générales. — L'administration des postes ne peut, au sujet de la quatrième question posée par la commission, que se référer aux explications qui précèdent.

Les moyens d'améliorer les services existants sont ceux que possède l'Etat à l'égard de tout concessionnaire d'un service public.

Indépendamment des droits expressément prévus au contrat, l'Etat peut et doit exercer l'influence naturelle qu'il possède sur le concessionnaire pour réprimer les abus qui seraient constatés ou faire aboutir les améliorations réalisables.

C'est ainsi qu'à la suite de l'adjudication du 23 mars 1905, l'administration s'est entremise en vue des modifications de service, instamment réclamées par les représentants des intérêts de la Corse et bien qu'il ait été possible de considérer comme définitifs les résultats d'une adjudication régulière faite dans les conditions déterminées par la loi.

Les longues et laborieuses négociations suivies à cet effet ont abouti à la promulgation de la loi du 8 avril 1908, qui a donné dans une large mesure satisfaction aux desiderata formulés, et, d'après les éléments d'appréciation que possède l'administration, on pouvait espérer que la question des services maritimes postaux de la Corse avait été résolue au mieux des intérêts en cause.

La compagnie Fraissinet a consenti à des changements de vitesse et d'itinéraires, mais elle s'est formellement refusée à accepter une aggravation quelconque en ce qui concerne les conditions des transports commerciaux. Dans une délibération en date du 5 octobre 1907, le conseil général n'a pas insisté à cet égard sur ces premières demandes et a accepté les propositions du concessionnaire.

Il ne faut pas perdre de vue, d'ailleurs, qu'en cette matière, la question la plus importante est celle de la contribution finan-

cière à inscrire au budget. L'organisation actuelle repose sur une subvention de 550,000 fr. par an, alors que sous l'empire du contrat antérieur à celui de 1872, la subvention s'élevait à 640,000 fr. En 1872, la compagnie Fraissinet fut déclarée adjudicataire au prix de 375,000 fr. par an. En 1883, le renouvellement de la concession permit de réaliser une économie annuelle de 20,000 francs; mais au prix nouveau de 355,000 fr. le concessionnaire lutta pendant huit ans contre des difficultés croissantes et fut déclaré en faillite en 1891.

Il a fallu, lors de la préparation du contrat actuel et pour ne pas aggraver les charges de l'Etat au delà de la limite admise, ne pas exagérer les obligations de l'entreprise au point de vue du nombre des ordinaires, du tonnage des navires, des tarifs, etc., et n'accueillir qu'avec une grande réserve les demandes d'améliorations parfois très justifiées dont le Gouvernement avait été saisi.

A l'occasion d'un programme d'améliorations plus grandes, admis par la commission parlementaire, le ministère des finances formulait une opposition très nette dans les termes ci-après :

« D'autre part, l'intérêt postal ne semble pas des plus considérables, et il n'est pas douteux que l'on demande surtout à l'Etat de favoriser, au moyen des ressources générales du budget, la création d'entreprises commerciales qui ne paraissent pas absolument indispensables. Je ne saurais donc accepter le relèvement de crédit auquel conduisent les propositions de la commission spéciale; j'estime qu'il y a lieu de s'en tenir expressément au projet du Gouvernement qui réalisait une amélioration des services très appréciable et assurément suffisante pour tous les besoins réels.

« Je ne vous dissimulerai pas d'ailleurs, que, au cas où, malgré l'avis du Gouvernement, le Parlement consentirait à une telle dépense, je proposerais presque immédiatement aux chambres le retour en Corse au droit commun en matière de fiscalité.

« Signé : CAILLAUX. »

Toutefois, s'il résulte des travaux de la commission interministérielle que certains abus peuvent être supprimés et que de nouvelles améliorations sont réalisables, l'administration des postes ne manquera pas de tenir le plus grand compte de ses observations et s'attachera à réaliser dans l'exploitation des lignes de la Corse, toutes les réformes reconnues possibles, dans l'état actuel des contrats en vigueur.

Discussion des principes admis par l'administration des postes et des télégraphes.

Nous avons à présenter sur les diverses thèses soutenues par l'administration des postes et des télégraphes, les observations suivantes :

En ce qui concerne le premier point (liberté accordée au concessionnaire pour ses transports commerciaux), nous ne pouvons que regretter la disparition de la clause des anciens contrats qui interdisait les traités particuliers. Mais, de ce que cette clause a disparu, faut-il conclure que les traités particuliers sont permis? Nous ne le pensons pas. L'article 93 du cahier des charges actuel stipule, en effet, que les prix de passage et de fret indiqués par les tarifs maxima « peuvent être abaissés au gré de l'entrepreneur, à la condition d'en donner avis à l'administration des postes et des télégraphes un mois à l'avance ».

Ce libellé nous paraît montrer que les abaissements dont il s'agit ne peuvent être réalisés que par voie de mesures générales, s'appliquant à tous les expéditeurs sans distinction. Si on admettait que les traités particuliers sont permis, il faudrait admettre

aussi que chacun d'eux doit être signalé à l'administration un mois à l'avance. Ce système serait impraticable; la compagnie Fraissinet n'a jamais avisé l'administration d'un traité particulier et serait d'autant moins disposée à le faire que les contrats de cette nature ne sont généralement pas portés à la connaissance des tiers.

Nous pensons donc que le texte de l'article 93, s'il est interprété conformément à la commune intention des parties qui l'ont accepté, interdit les traités particuliers et que l'administration doit demander à la compagnie de reconnaître formellement ce principe. La réponse de l'administration des postes et des télégraphes ne paraît pas pleinement satisfaisante sur ce point. Elle indique bien que l'administration ne saurait rester indifférente aux abus qui seraient constatés, qu'elle donnerait suite à toute réclamation formulée à cet égard et qu'elle ferait cesser toute pratique irrégulière. Mais elle semble avoir, au préalable, déclaré que la compagnie a toute liberté, en matière de taxes, pourvu qu'elle ne dépasse pas les tarifs maxima; s'il en est ainsi, comment pourrait-on s'opposer à des abus? La note de l'administration des postes et des télégraphes indique également que l'administration n'a pas été saisie de plaintes dont les intéressés aient démontré l'exactitude. Mais il est bien difficile aux commerçants locaux d'entrer en lutte avec une compagnie qui a le monopole des transports. Aussi conviendrait-il que le contrôle, au lieu de limiter sa fonction à celle d'une sorte de tribunal statuant sur les plaintes qu'il reçoit, eût un rôle plus actif et cherchât lui-même à découvrir les abus. Nous indiquerons plus loin comment on pourrait le renforcer pour lui faire jouer ce rôle.

Nous pensons, d'ailleurs, qu'il serait probablement facile d'amener la compagnie Fraissinet à renoncer à la faculté de conclure des traités particuliers, car cette faculté n'offre pour elle que des avantages plus apparents que réels. Quel intérêt a la compagnie à pouvoir traiter inégalement les divers transporteurs? Peut-être se croit-elle ainsi mieux armée contre les concurrences possibles. Mais sa subvention suffit, en fait, à lui assurer un monopole. Peut-être pense-t-elle empêcher les réclamations de se produire, en faisant craindre aux réclamants un traitement peu favorable pour leurs envois futurs. Mais un contrôle vigilant pourrait s'opposer à ces calculs. D'une façon générale, il ne semble pas qu'il soit nécessaire, pour assurer la prospérité d'une compagnie, de recourir à de pareils moyens.

En ce qui concerne le second point (réduction des connaissements), notre avis diffère encore de celui de l'administration des postes et des télégraphes. Cette dernière estime que le libellé actuel des connaissements est satisfaisant parce qu'il est conforme à l'avis émis en 1906 par la commission interministérielle qu'avait instituée en 1904 M. le ministre du commerce. Mais nous répéterons à ce sujet que la question qui se pose est de savoir s'il ne convient pas d'imposer à la compagnie qui dessert la Corse des conditions différentes de celles imposées aux autres compagnies de navigation subventionnées. Notre avis est sur ce point très affirmatif pour les raisons qui ont été indiquées antérieurement.

On peut ajouter que les dérogations au code civil et au code de commerce prévues par le type de connaissement actuellement en vigueur paraissent interdites par le cahier des charges. En effet, ce cahier des charges prévoit des tarifs; or des tarifs n'ont aucun sens si leurs conditions d'application ne sont pas définies. A quoi servirait, en effet, de fixer le prix d'une opération si l'opération elle-même n'est pas exactement déterminée? Or le cahier des charges ne

stipule, pour les tarifs, aucune condition d'application. Donc c'est le droit commun qui s'applique, et le concessionnaire ne peut y déroger.

Si un expéditeur refusait de souscrire aux conditions des connaissements en usage et réclamait l'application des tarifs prévus par le cahier des charges, s'en remettant au droit commun pour la détermination des responsabilités, la compagnie aurait-elle le droit de refuser les marchandises de cet expéditeur? La compagnie répondrait probablement affirmativement, mais cela revient à revendiquer un pouvoir discrétionnaire.

Sur les chemins de fer, il arrive assez fréquemment que des tarifs réduits comportent des dérogations aux conditions d'application des tarifs généraux. Dans ce cas, la décision ministérielle qui approuve le tarif approuve aussi la dérogation, à titre de compensation de la réduction de taxe consentie. En ce qui concerne les services maritimes de la Corse, le cahier des charges permet explicitement à la compagnie concessionnaire d'abaisser les tarifs sous certaines conditions, mais il ne lui donne pas la faculté de modifier le droit commun en matière de condition d'application des tarifs et de responsabilité; d'ailleurs, la compagnie applique le même connaissement à toutes les marchandises, quel que soit le tarif perçu.

Certaines dérogations au droit commun prévues par les connaissements nous paraissent cependant justifiées, notamment la dérogation au code de procédure civile qui prévoit que toutes les actions judiciaires seront portées devant le tribunal de commerce de Marseille; l'unité de jurisprudence est, en effet, extrêmement désirable en la matière dont il s'agit. Mais ces dérogations ne peuvent, à notre avis, être admises que lorsqu'elles ont été autorisées par une modification du cahier des charges.

Nous pensons, en conséquence, qu'il y a lieu de faire savoir à la compagnie Fraissinet que les dérogations au droit commun que prévoit son modèle de connaissement sont contraires au texte du cahier des charges actuel, et que celles de ces dérogations dont le maintien sera reconnu justifié devront être autorisées par un avenant à ce contrat. L'administration pourrait, d'ailleurs, profiter des pourparlers relatifs à la rédaction de cet avenant pour rechercher les améliorations qu'il serait possible d'apporter au cahier des charges actuel, après entente avec la compagnie.

En ce qui concerne le troisième point (organisation du contrôle), l'administration des postes et des télégraphes indique qu'elle est disposée à examiner l'adjonction, au service du contrôle des services maritimes, de fonctionnaires pris dans le cadre des douanes et dans celui des travaux publics: toutefois, elle estime qu'elle dispose de moyens d'action suffisants par les organes qu'elle a créés dans les ports, savoir:

- 1° Un commissaire du Gouvernement à Marseille;
- 2° Un commissaire du Gouvernement à Ajaccio;
- 3° Les délégués de ces commissaires du Gouvernement (qui sont les receveurs des postes des divers ports).

Cette organisation est peut-être suffisante pour exercer le contrôle de la compagnie Fraissinet suivant les règles admises par l'administration des postes, c'est-à-dire en instruisant les plaintes qui se produisent et en laissant aux plaignants le soin de faire la preuve de leurs dires. Mais, elle ne permet pas d'exercer le contrôle actif qui nous paraît nécessaire. Il conviendrait d'ajouter aux fonctionnaires de bureau qui constituent le service actuel du contrôle un certain nombre d'agents choisis parmi ceux

qui passent normalement leur existence sur les quais maritimes et sont au courant de tous les détails de la navigation (ces agents conserveraient, bien entendu, leurs fonctions primitives). Ces nouveaux collaborateurs pourraient surtout être avantageusement recrutés dans le personnel des douanes, qui voit passer sous ses yeux les connaissements et peut, par conséquent, relever, sans travail supplémentaire appréciable, les taxes irrégulières ou celles dont la modification serait désirable. Le personnel des travaux publics pourrait également fournir quelques agents, notamment le commissaire de surveillance des chemins de fer de la Corse, qui serait particulièrement utile pour l'instruction des tarifs communs.

La note transmise par l'administration des postes et des télégraphes indique que les commissaires du Gouvernement « n'ont pas et ne pourraient avoir qualité pour proposer des modifications aux prix inscrits au chapitre VII ». Il y a là une confusion. Le service du contrôle n'a pas à proposer de modification aux tarifs maximums; mais il doit instruire et étudier les questions de tarifs spéciaux plus réduits et même proposer les tarifs de cette nature qui lui paraissent justifiés. En matière de chemins de fer, il existe des tarifs maxima et l'initiative des propositions en matière de tarifs spéciaux appartient aux compagnies. Néanmoins, lorsqu'un tarif spécial paraît justifié à l'administration, elle invite les compagnies à l'étudier et à présenter des propositions à son sujet. Ces propositions sont soumises au comité consultatif des chemins de fer qui provoque constamment des décisions ministérielles invitant les compagnies à les améliorer.

En fait, un très grand nombre des améliorations qui ont été réalisées en matière de tarifs de chemins de fer sont dues à l'initiative du service du contrôle.

L'intervention du service du contrôle de la compagnie Fraissinet et des services de contrôle des chemins de fer serait particulièrement utile pour obtenir une amélioration qui serait très précieuse pour le commerce de la Corse; nous voulons parler des tarifs communs entre la compagnie de navigation et les compagnies de chemins de fer, qui permettraient d'expédier directement les marchandises d'une gare de Corse à une gare du continent. Ainsi que nous l'avons dit, dans notre rapport sur les chemins de fer, il n'existe actuellement que deux tarifs communs réalisant ce desideratum: le tarif P. V. n° 206 applicable aux alcools, vendanges et vins en fûts, le tarif P. V. n° 226, applicable aux futailles vides. Il serait très important d'étendre ce système de tarifs, pour réduire les risques et les frais accessoires des transports.

En ce qui concerne le quatrième point (moyens dont dispose le service actuel du contrôle), l'administration des postes estime qu'elle possède les moyens d'action généraux de l'Etat sur tous les concessionnaires de services publics; elle rappelle qu'elle a obtenu, en 1908, des améliorations de vitesse et d'itinéraires, mais que la compagnie s'est refusée à modifier les conditions des transports commerciaux; elle fait observer d'ailleurs, que des exigences nouvelles amèneraient la compagnie concessionnaire à demander un relèvement de subvention auquel le ministre des finances paraît très peu disposé à consentir.

L'administration des postes et télégraphes a, en effet, fait tous ses efforts pour obtenir un cahier des charges aussi satisfaisant que possible, au point de vue postal, malgré de vives résistances et de nombreuses difficultés. Mais elle s'est peu préoccupée des mesures spéciales qu'exige l'intérêt de la Corse en matière de transports commerciaux, et

c'est sur ce point qu'il nous paraît utile de modifier sa méthode.

Les nouvelles exigences de l'administration peuvent évidemment amener la compagnie à demander des compensations, pécuniaires ou autres. Si l'Etat ne peut consentir à une augmentation de ses dépenses, on pourrait peut-être, dans certains cas, obtenir un concours du département. Toutefois, il convient de n'augmenter la subvention accordée à la compagnie que dans des cas très exceptionnels, afin de ne pas l'inciter à réclamer une augmentation de subvention toutes les fois qu'on lui demandera une mesure avantageuse pour le public. L'expérience du système de contrôle adopté pour les chemins de fer montre, en effet, qu'on peut obtenir des compagnies de très nombreuses améliorations sans aucune dépense pour l'Etat.

CONCLUSIONS

En résumé, nous pensons qu'il conviendrait, pour la commission, de présenter, au sujet des services maritimes de la Corse, les observations suivantes :

1° Il y a lieu de modifier, à titre exceptionnel, pour la compagnie de navigation qui dessert la Corse, les règles ordinairement admises pour le contrôle des compagnies maritimes subventionnées. Le service du contrôle, au lieu d'attendre les réclamations qui pourraient se produire et d'avoir pour objectif le maintien pur et simple des conditions prévues par le cahier des charges, devra se rendre compte par lui-même de la façon dont s'effectue réellement le service, étudier les améliorations qu'on peut y apporter dans l'intérêt du commerce, et rechercher les moyens de faire accepter ces améliorations par le concessionnaire ;

2° A cet effet, le personnel actuel du service du contrôle, qui se compose de fonctionnaires de bureau, devrait être complété par un personnel actif composé d'agents mêlés à la vie quotidienne des ports et en ayant par suite une complète connaissance ; ces agents pourront être recrutés, avec avantage, dans le cadre des douanes ou dans celui des travaux publics ; ils conserveraient leurs fonctions primitives, mais contribueraient, moyennant de légères indemnités, à renseigner l'administration des postes sur le fonctionnement des services maritimes ;

3° Il y aura lieu, pour le service de contrôle de la compagnie Fraissinet, de faire prévaloir et appliquer ce principe : qu'aucune dérogation aux taxes maxima prévues par le cahier des charges ne peut avoir lieu si ce n'est sous la forme de tarifs communiqués à l'administration un mois avant leur mise en vigueur, toute faveur personnelle étant interdite ;

4° Il conviendra également que ce même service fasse connaître à la compagnie que, le cahier des charges n'ayant autorisé aucune dérogation au droit commun, notamment au code de commerce, il en résulte qu'aucune dérogation de cette nature ne peut être inscrite dans les connaissements, jusqu'à ce qu'un avenant au cahier des charges ait été conclu à cet effet entre l'administration et la compagnie ; on pourra, en étudiant cet avenant, examiner quelles améliorations du cahier des charges pourraient être obtenues de la compagnie, sans augmentation de la subvention ;

5° Il y aura lieu, pour le service du contrôle de la compagnie, de provoquer un remaniement du tarif relatif aux taxes d'embarquement et de débarquement ; dans le nouveau tarif, les taxes prévues devront être complétées par l'indication des opérations incombant à la compagnie et constituer seulement la rémunération de ces opérations ;

6° Enfin, le service de contrôle de la compagnie devra étudier les tarifs spéciaux réduits qu'il serait possible de faire accepter par le concessionnaire et surtout chercher à développer les tarifs communs permettant les expéditions directes entre les gares de la Corse et celle du continent, tarifs qui, sans entraîner des dépenses nouvelles pour les compagnies, réduisent souvent, dans une large mesure, les frais et les risques des expéditeurs.

*L'ingénieur en chef des ponts et chaussées,
rapporteur,*

Signé : FONTANEILLES.

PONTS ET CHAUSSÉES

Rapport présenté au nom de la sous-commission

PAR M. FONTANEILLES

Service des ponts et chaussées.

Le service des ponts et chaussées de la Corse ne donne lieu qu'à un petit nombre d'observations, qui ont trait : soit aux routes nationales et forestières, soit aux ports maritimes.

1° Routes nationales et forestières.

La viabilité des routes nationales et forestières est, en général, satisfaisante, grâce à l'entretien par rechargements cylindrés, qui est aujourd'hui appliqué autant que le permettent les crédits annuellement alloués au service des ponts et chaussées du département.

Toutefois, dans les parties de routes non cylindrées, on constate que les chaussées sont très médiocrement entretenues, bien qu'elles soient pourvues d'un cantonnier tous les cinq kilomètres environ, le nombre total des cantonniers étant de 337 pour 1,637 kilomètres de routes. On peut en conclure que, pour améliorer l'état général des routes, il convient d'entretenir exclusivement les chaussées par voie de rechargements généraux cylindrés. A cet effet, il y a lieu de demander un relèvement des crédits d'entretien et aussi d'examiner s'il n'est pas possible de réduire le nombre des cantonniers, de façon à réaliser de notables économies sur les crédits affectés à leurs salaires, économies qui fourniraient des ressources pour les rechargements.

En ce qui concerne les crédits d'entretien leur montant est, pour les routes nationales, d'environ 450,000 fr. par an, soit, pour une longueur de 1,132 kilomètres, de 398 fr. par kilomètre. Pour les routes forestières, dont la longueur est de 504 kilomètres, le montant des crédits d'entretien est de 140,000 fr., soit 277 fr. par kilomètre.

Ces chiffres sont assez faibles et inférieurs aux moyennes admises sur le continent, où la dépense annuelle d'entretien est de 698 francs par kilomètre de route nationale et de 327 fr. par kilomètre et par 100 colliers (au lieu de 398 fr. et 236 fr. pour la Corse). Cette infériorité s'explique, dans une certaine mesure, par la faible largeur des routes de la Corse ; il importe cependant de l'atténuer afin de diminuer le prix de revient des transports commerciaux et aussi de faciliter le tourisme, dont le développement peut constituer une source de richesses très précieuse pour le pays.

Il conviendra aussi, comme nous l'avons dit, de réaliser d'importantes économies sur les dépenses affectées aux salaires des cantonniers, en réduisant le nombre de ces agents par voie d'extinction.

Les 337 cantonniers ou chefs cantonniers des routes nationales ou forestières absor-

bent actuellement un crédit de 221,176 fr., soit 37 p. 100 du crédit total d'entretien. Sur un réseau de routes entretenu par voie de rechargements, il paraît inutile de conserver en permanence un personnel aussi nombreux ; et on aurait tout avantage à assurer l'exécution des menus travaux d'entretien par voie d'entreprise. Le curage des fossés, le réglage des accotements, l'exécution des empièremements partiels, seraient exécutés par des équipes d'ouvriers fournis par un entrepreneur, et payés au mètre courant ou au mètre carré. Le rôle des cantonniers serait, ainsi, presque réduit à une surveillance, et leur effectif pourrait être diminué des trois quarts ou au moins des deux tiers. L'économie ainsi réalisée serait certainement très supérieure aux dépenses de petit entretien à payer aux entrepreneurs.

Il existe, d'autre part, en Corse, certaines causes spéciales qui provoquent une usure anormale des chaussées. Les transports de bois et de denrées diverses s'effectuent fréquemment au moyen de chars à un seul essieu, qui sont lourdement chargés bien que leurs roues aient des jantes très étroites. La pression que ces roues exercent sur les chaussées dépasse parfois 600 kilogr. par centimètre de largeur de jante, chiffre triple de celui que peut normalement supporter un empièrement. En outre, il arrive généralement, dans les transports de bois, que les pièces de bois traînent sur la chaussée et que le conducteur du véhicule utilise ce frottement anormal comme moyen de freinage. Enfin, dans certaines régions, les chaussées sont parfois encombrées par des dépôts de bois, qui ne laissent, pour la circulation des voitures, qu'un étroit passage et provoquent ainsi rapidement la formation d'ornières.

Il est malheureusement impossible, en l'état actuel de notre législation, de remédier à la première des causes d'usure indiquée ci-dessus, étant donné que la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage ne permet pas à l'administration de régler la largeur des jantes. Les deux autres causes d'usure peuvent être combattues par une police sévère ; malheureusement les procès verbaux dressés contre les délinquants sont rarement suivis d'effet. La statistique montre que les neuf dixièmes de ces procès-verbaux n'ont pas de suite. Il en résulte que les causes de dégradation des chaussées ne diminuent pas et aussi que le personnel chargé de la surveillance des voies publiques tend à se décourager et à perdre sa vigilance. Il conviendrait donc que l'attention du conseil de préfecture d'Ajaccio fût appelée sur la nécessité de ne pas négliger les contraventions constatées en matière de voirie.

Indépendamment de l'amélioration de l'entretien il y aurait lieu d'exécuter, sur les routes existantes, quelques rectifications utiles, et de compléter le réseau actuel par certaines artères nouvelles.

La route nationale n° 195 demanderait une rectification importante aux abords du col Saint-Antoine. Il en est de même de la route nationale n° 196 aux abords du pont de Rena Bianca.

La route nationale n° 193, d'Ajaccio à Bastia, présente, aux abords de Corte, des tournants dangereux qu'il conviendrait de faire disparaître. Il en est de même de la route nationale n° 198, qui contourne la presqu'île du cap Corse, et de diverses autres routes nationales ou forestières. Il conviendrait que le service des ponts et chaussées préparât les projets nécessaires et que le département des travaux publics y donnât suite.

Parmi les voies nouvelles à établir ou à classer dans le réseau des routes nationales, nous signalerons :

La route allant d'Ajaccio vers les îles Sanguinaires ;

La route de Corte à Cervione, qui répondent à des besoins réels et dont le classement dans le réseau national est pleinement justifié.

2° Ports maritimes.

Le mouvement des ports de la Corse, tant en voyageurs qu'en marchandises va en augmentant lentement mais régulièrement. Il est donc nécessaire, non seulement d'entretenir, mais aussi de perfectionner les installations de ces ports. Le crédit alloué pour l'entretien (28,000 fr. en 1907) paraît suffisant ; on a, d'autre part, entrepris des projets de travaux neufs importants, tels que le prolongement de la jetée de la Citadelle à Ajaccio et celui de la jetée Saint-Nicolas à Bastia. Mais l'exécution de ces travaux a lieu avec une grande lenteur, en raison des faibles moyens dont disposent les adjudicataires, et la sous-commission a reçu des plaintes justifiées.

Le seul remède qui paraisse de nature à éviter le retour de pareils mécomptes consiste à n'admettre aux adjudications que des entrepreneurs offrant toutes garanties et disposant des moyens d'action nécessaires pour mener leur entreprise à bonne fin. Les travaux maritimes de quelque importance exigent un outillage coûteux qui ne peut généralement être acquis et amorti sur les frais d'une seule entreprise. Il est donc certain qu'un entrepreneur dépourvu de matériel conduira très lentement les travaux qui lui seront confiés. Il convient donc que l'administration refuse d'admettre aux adjudications les entrepreneurs dont l'outillage serait par trop insuffisant pour permettre l'exécution des travaux à adjudger, dans des délais satisfaisants.

Dans le même ordre d'idées, il y a lieu, lorsque ce sera possible, de constituer des lots d'entreprise importants, qui seuls sont susceptibles d'attirer les entrepreneurs disposant d'un fort outillage.

En ce qui concerne les travaux à prévoir pour l'avenir, la sous-commission a entendu une série de réclamations dont un assez grand nombre paraissent justifiées. La longueur et le tirant d'eau vont en effet en augmentant, pour les navires qui desservent la Corse comme pour tous les autres, et les installations anciennes tendent à devenir insuffisantes.

Parmi les travaux dont l'exécution est utile, on doit signaler les suivants :

Port de Bastia. — Dragage et dérochement des hauts fonds existants dans la partie nord du quai ouest du nouveau port, afin de faciliter l'accostage des paquebots ; prolongement de l'épi Saint-Erasme, de façon à abriter le nouveau port contre les vents du Sud ; les projets de ces travaux sont d'ailleurs à l'étude.

Port d'Ajaccio. — Exécution de dragages le long des quais, de façon à permettre l'accostage de deux paquebots dans de bonnes conditions.

Port de Bonifacio. — Consolidation des quais actuels et exécution de dragages le long de ces quais, de façon à permettre l'accostage des paquebots.

Port de l'île Rousse. — Construction d'une nouvelle jetée permettant aux paquebots de mouiller à l'abri des vents du Sud-Ouest.

Port de Calvi. — Prolongement de la jetée, de façon à mieux protéger l'intérieur du port ; construction d'un quai accostable.

Port de Sagone. — Etude d'un ouvrage, comportant une dépense aussi réduite que possible, mais assurant la sécurité des opérations de débarquement.

Port d'Albo et de Porto-Pollo. — Etude d'ouvrages ne comportant qu'une dépense

limitée, et permettant aux navires de s'abriter et d'effectuer leurs opérations dans les deux ports dont il s'agit.

CONCLUSIONS

En résumé, nous proposons à la commission de présenter, sur le service des ponts et chaussées de la Corse, les vœux suivants :

1° Il serait très nécessaire de relever les crédits d'entretien des routes qui sont, par kilomètre et par 100 colliers, notablement inférieurs à la moyenne existante pour l'ensemble du territoire français ;

2° Il y aura lieu d'entretenir exclusivement les chaussées des routes de la Corse par des rechargements généraux cylindrés, et de réduire, au moins des deux tiers, l'effectif des cantonniers, par voie d'extinction ou par voie de mise à la retraite des cantonniers peu valides, sauf à assurer, au moyen d'entrepreneurs, les menus travaux d'entretien ;

3° Il conviendra de signaler à la juridiction administrative du département l'intérêt très sérieux qu'il y a à donner suite aux procès-verbaux dressés pour contraventions aux règlements de voirie ;

4° Il serait utile, au moment où les véhicules automobiles commencent à être employés en Corse, d'exécuter les rectifications des routes qui ont été reconnues nécessaires notamment sur les routes nationales n°s 193, 195, 196 et 198 ; il conviendrait aussi de classer, dans le réseau national, la route d'Ajaccio aux Sanguinaires et celle de Corte à Cervione ;

5° Il y a lieu de n'admettre, aux adjudications de travaux importants ou délicats, tels que les travaux maritimes, que des entrepreneurs offrant toutes les garanties et possédant l'outillage nécessaire pour une bonne et rapide exécution des travaux ; il conviendrait de ne pas hésiter à recourir, le cas échéant, aux adjudications restreintes ;

6° Il y aura, d'ailleurs, tout avantage à grouper en un seul lot une série importante de travaux de même nature, afin d'attirer les entrepreneurs sérieux ;

7° En raison de l'accroissement des dimensions des bateaux à vapeur, il est nécessaire d'améliorer les ports de l'île et il convient d'appeler l'attention de l'administration sur les travaux maritimes énumérés ci-dessus ;

8° S'il est fait, par des administrations autres que celle des travaux publics, des avantages spéciaux aux fonctionnaires originaires du continent qui sont employés en Corse, il y aura lieu d'accorder des avantages analogues aux fonctionnaires de l'administration des travaux publics.

L'ingénieur en chef des ponts et chaussées, rapporteur.

Signé : FONTANEILLES.

AGRICULTURE

Rapport présenté au nom de la sous-commission
PAR M. CARRIER

CHAPITRE I^{er}

CARACTÈRES GÉNÉRAUX DE LA CORSE AGRICOLE

Géologie.

La Corse a une superficie de 874,741 hectares.

Plus des quatre cinquièmes de cette superficie ont pour assises des roches granitiques ou des schistes primitifs qui donnent, comme on sait, naissance à des terrains pauvres manquant surtout de chaux et d'acide phosphorique.

Ce n'est que sur la côte orientale dans une partie des arrondissements de Corte et de

Bastia que l'on trouve des calcaires, des terrains d'origine tertiaire, des alluvions anciennes et modernes. Sur la côte occidentale on trouve aussi quelques plaines alluvionnaires de faible étendue, au fond des vallées et à l'embouchure des principaux cours d'eau.

Malheureusement ces terrains, les plus intéressants au point de vue agricole, se trouvent dans la zone où règne la malaria et, pour cette raison, ne sont pas l'objet d'une culture sensiblement plus intensive que celle des pâturages ou des maquis les plus maigres de l'intérieur de l'île.

Topographie.

Il faut remarquer en outre que la topographie du pays extrêmement tourmentée, séduisante au point de vue pittoresque, n'offre au point de vue agricole que l'avantage de fournir des coins de terre bien abrités pour la culture de certaines espèces fruitières particulièrement délicates. L'excessive déclivité des terres, les difficultés de communication d'une vallée à l'autre, des villages à la ville voisine sont autant d'obstacles au développement de la culture intensive.

L'île est traversée du Nord au Sud, c'est-à-dire dans le sens de sa plus grande longueur, par une chaîne centrale dont le point culminant, le mont Cinto, est à 2,700 mètres environ d'altitude. Dès chaînes secondaires se détachent à droite et à gauche et laissent entre elles des vallées profondes au fond desquelles coulent des rivières ou des ruisseaux dont la plupart tarissent pendant l'été pour déborder auprès de leurs embouchures pendant la saison des pluies.

La côte occidentale est extrêmement déchiquetée, présentant une succession de golfes et de caps rocheux sur presque toute sa longueur. On ne rencontre des plages sableuses et des cordons littoraux laissant derrière eux des lagunes qu'au fond des golfes correspondant à l'embouchure des cours d'eau de quelque importance.

La côte orientale tout en étant plus régulière est également rocheuse le long du cap Corse et dans sa partie méridionale. Au contraire, de Bastia à Salenzara, elle est constituée par une plaine basse sur les bords de laquelle se mélangent les alluvions des rivières et les sables du large. On se trouve en présence d'un cordon littoral puissant et continu en arrière duquel se forment des étangs d'eau salée, des lagunes d'eau saumâtres ou de simples marais.

Cours d'eau.

On compte de nombreux cours d'eau, mais ils sont tous de faible longueur, la ligne de partage des eaux étant orientée dans le sens de la plus grande longueur de l'île. Leur pente est considérable et permettrait de les utiliser à peu de frais soit pour l'irrigation, soit pour la force motrice. Malheureusement, à l'exception de quelques-uns d'entre eux, ils tarissent de bonne heure et l'encaissement ainsi que la déclivité de leur lit supérieur ne peuvent permettre que tout à fait exceptionnellement l'établissement de grands barrages réservoirs. Le plus important de ces cours d'eau est le Golo qui pourrait en tout temps fournir une assez grande quantité d'eau d'irrigation. Il se jette dans la mer près de l'étang de Biguglia. On peut encore citer sur la côte orientale le Tavignano et le Fium del Orbo. Les principaux cours d'eau de la côte orientale sont le Rizzanèse, le Taravo, la Gravone et la Liamone. Ils se terminent tous dans de basses vallées fertiles, mais malsaines, qui pourraient avantageusement être transformées à peu de frais, au moins sur la côte occidentale, par des travaux syndicaux d'irrigation et d'assainissement régulièrement entretenus.

Climat.

Grâce à sa latitude et à sa situation d'île, la Corse, au moins sur le littoral, possède un climat très doux qui en fait un séjour d'hiver des plus agréables. A l'intérieur, au contraire, au pied des hautes cimes que couronne la neige pendant huit ou neuf mois de l'année, les hivers sont longs et rigoureux, et les étés aussi frais que dans les Alpes.

Entre ces deux extrêmes on rencontre tous les climats intermédiaires. Aussi la Corse se prête-t-elle admirablement, dans la mesure où le permet la pauvreté de son sol, à une extrême variété de culture et l'on peut presque dire à toutes les cultures européennes. Elles devraient donc plus qu'aucun autre département récolter tout ce qui est nécessaire à ses besoins.

On observe en Corse une hauteur de pluie annuelle relativement considérable. Si l'on en croit les relevés pluviométriques, il tombe, même sur le littoral, 80 à 90 centimètres d'eau, c'est-à-dire presque le double de ce que l'on recueille en moyenne sur les côtes de Provence et de Languedoc. C'est sans doute à cette heureuse circonstance que les forêts et les maquis doivent de pouvoir se défendre contre les incendies et la dent des troupeaux.

Cette quantité d'eau est malheureusement mal répartie, et pendant tout l'été, de mai à octobre, la sécheresse est presque constante et rendue plus désastreuse encore par la légèreté des terres. Si la végétation et les cultures arbustives n'ont pas beaucoup à en souffrir en raison de la puissance et du développement de leur système racinaire, il en est tout autrement des plantes annuelles et des prairies dont la vie s'arrête presque complètement pendant l'été, sauf sur les pâturages élevés, et dans les situations où une irrigation même temporaire a pu être établie.

Malaria.

Comme sur les côtes de Sardaigne, comme sur les côtes voisines de l'Italie, la malaria rend inhabitables pendant l'été les seuls terrains réellement fertiles de l'île. On peut dire que la fièvre paludéenne exerce ses ravages sur toute la côte orientale et sur la côte occidentale dans les basses vallées de tous les cours d'eau. Les foyers pestilentiels sont sur les bords du littoral, dans la basse vallée de la rivière, mais la zone dangereuse s'étend à l'intérieur en remontant les vallées jusqu'à 200 ou 300 mètres d'altitude.

Classification agricole des terrains.

D'après une statistique, la superficie de la Corse comprend approximativement :

	Hectares.
Terres labourables.....	20.000
Vignes.....	37.000
Bois et forêts.....	175.000
Châtaigneries.....	42.000
Pâturages.....	142.000
Terres incultes.....	280.000
Total.....	877.000

La statistique décennale de 1892 donne pour les terres en culture une surface un peu moindre.

Elles se répartiraient de la façon suivante :

	Hectares.
Terres labourables portant récoltes.....	114.113
Vignes.....	17.472
Prairies naturelles et pâturages.....	57.646
Cultures arborescentes.....	47.242
Vergers.....	2.880
Total.....	239.353

Cette superficie correspond au quart envi-

ron de la superficie totale de la Corse : c'est une proportion bien faible qui paraît être plutôt en voie de diminution.

Il ne faut pas d'ailleurs attribuer à l'expression de terre labourable un sens précis qu'elle ne saurait avoir, surtout en Corse. Les terres labourées se déplacent en effet chaque année ou tous les deux ou trois ans à travers la lande abandonnée au maquis, lorsque le cultivateur estime que son sol s'est suffisamment reposé et que la végétation arbustive qui s'y est développée est assez puissante pour fournir après écobuage les matières minérales nécessaires à la venue de quelques maigres récoltes.

La superficie des terres labourées et surtout régulièrement cultivées, pourrait être considérablement augmentée par l'emploi d'autres méthodes de culture et surtout par l'apport de chaux et d'engrais phosphatés.

Si l'on excepte du territoire de l'île les forêts domaniales et communales, les châtaigneraies, les oliveraies, les vignes enclaves, les vergers et jardins et quelques prairies représentant au plus 250,000 hectares, on peut dire que tout le reste de la Corse est à l'état de maquis renaissant constamment de ses cendres, malgré les écobuages, la dent des troupeaux ou les grattages superficiels de l'aire corse. Ces vastes espaces, qui représentent près des trois quarts du territoire corse, sont livrés à tous les abus du libre parcours et de la vaine pâture. Bien qu'ils soient morcellés, divisés en parcelles cadastrales bien définies, ils ne constituent, en fait, qu'un immense pacage abandonné à l'usage commun.

Montagne et plage. — Transhumance.

Un autre caractère très spécial de l'agriculture corse et qu'on n'observe nulle part ailleurs, est une sorte de transhumance générale. Les côtes et les basses vallées étant malsaines pendant l'été sont abandonnées pour la montagne où l'on trouve une température plus fraîche et des pâturages pour les troupeaux. Lorsque l'automne arrive, la migration inverse se produit, les pâturages de la montagne sont épuisés lorsque ceux de la plaine commencent à reverdir avec les pluies d'automne. Le climat est assez doux pour que pendant tout l'hiver les troupeaux trouvent une nourriture abondante.

Ce mouvement de migration périodique n'intéresse pas seulement les troupeaux et les bergers, mais presque toute la population valide du village. L'exode vers la plaine a lieu au cours du mois d'octobre et le retour vers les zones élevées se produit en mai pour les troupeaux et en juin et juillet pour ceux qui ont des cultures à surveiller. Souvent, les bergers sont uniquement bergers et ils ne s'occupent, dans les pâturages de la plaine, qu'à soigner leurs troupeaux de chèvres ou de brebis et à fabriquer des fromages. Quelquefois, les bergers sont en même temps laboureurs et ils ensemencent pour leur compte ou pour le compte des propriétaires quelques parcelles en céréales.

A côté des bergers dont la situation économique, surtout depuis quelques années, est la meilleure, on trouve de petits propriétaires qui viennent passer l'hiver sur leurs terres. Quand les déprédations des bergers, qui ne possèdent que leurs troupeaux et règnent en maîtres sur le pays, ne sont pas excessives, ils se livrent sur ces terres à diverses cultures : céréales, haricots, légumes variés, cédratiers, orangers, amandiers, etc. Ils ont amené avec eux leur famille et leurs ustensiles de ménage indispensables, quelques bêtes de trait et aussi des brebis ou des chèvres fournissant le lait nécessaire à l'alimentation de la famille.

Ces émigrants viennent quelquefois de villages qui ne sont qu'à 5 ou 6 kilomètres

de la plage : ils rentrent alors chez eux chaque jour. Mais leur village est souvent situé à 50 kilomètres et plus : ils passent alors tout l'hiver à la plage et logent entassés dans des granges et même sous des abris rudimentaires de branchages. On trouve quelquefois des hameaux avec des maisons véritables. Quelques-unes sont en ruine ou abandonnées : d'autres comme Serra di Ferro près de l'embouchure du Tavaro, comme Bastelicaccia, sont habités toute l'année depuis que la mise en culture des terres a fait des progrès et que l'assainissement s'en est suivi. Ils ont été érigés en communes ; l'un est une sorte de colonie de Zicavo, l'autre de Bastelica. Le séjour est devenu possible en permanence sur ces plages et ceux qui vont passer un mois d'été à Zicavo et à Bastelica y vont autant par plaisir que par nécessité.

Ces exemples montrent ce que l'on peut espérer de l'assainissement des plages insalubres qui deviendraient en quelque sorte des territoires de colonisation pour les villages de l'intérieur. Ceux-ci garderaient leur vie propre et seraient en même temps des lieux de villégiature d'été pour leurs émigrés.

Les terrains des plages sont assez morcelés : ils appartiennent pour une part aux communes, mais la plus grande surface est propriété de particuliers souvent fort éloignés qui quelquefois exploitent leurs parcelles directement, mais plus souvent par voie de location ou de métayage. Ces parcelles ne sont pas grevées de servitudes de pacage, mais en fait elles sont soumises au libre parcours ou tout au moins à la vaine pâture.

Ce régime qui est tout à fait adapté à la vie pastorale, parce qu'il permet de faire vivre toute l'année des troupeaux sans avoir à constituer de réserves fourragères, est loin de favoriser les progrès de l'agriculture. Le voisinage des troupeaux errants est aussi nuisible à l'agriculture qu'aux forêts et il n'est pas étonnant qu'en Corse la surface en terres incultes des landes et des maquis s'étende aux dépens des forêts sur des hauteurs et des terres cultivées dans la plaine.

Pour préciser un peu l'importance de ces déplacements dans la vie agricole de la Corse, le questionnaire ci-dessous a été adressé par le préfet à tous les maires de l'île :

« M. le préfet de la Corse désirant renseigner la commission de réorganisation et de relèvement économique de l'île sur l'intérêt considérable qui s'attache à l'assainissement des plaines malsaines prie M. le maire de bien vouloir répondre d'urgence au questionnaire ci-dessous :

« 1° Les cultivateurs de votre commune ont-ils une plage, c'est-à-dire des terrains situés dans des basses vallées ou des plaines du littoral et vers lesquelles ils descendent pendant l'hiver ?

« 2° Ces terrains sont-ils situés sur le territoire de votre commune ou sur le territoire d'une autre commune, et, dans ce cas, de quelle commune ?

« 3° Quelle est leur surface approximative ?

« 4° Ces terrains sont-ils communaux, appartiennent-ils aux particuliers de votre commune ou, appartenant à d'autres, sont-ils loués ou grevés d'une servitude de pacage ?

« 5° Les cultivateurs qui s'y rendent pendant l'hiver y ont-ils des maisons, s'y livrent-ils à la culture ou simplement au pâturage ? »

Sur les 364 communes de la Corse, 242 ont répondu, 156 déclarent avoir une plage où une partie de la population émigre chaque hiver, 86 ont donné des réponses négatives.

Le dépouillement des réponses reçues a

permis l'établissement des tableaux annexés au présent rapport.

Si l'on classe les communes en deux catégories, celles qui vont à la côte orientale et celles qui vont à la côte occidentale, on trouve parmi les communes ayant répondu :

Pour la côte orientale, 78 communes intéressées, représentant une population de 86,876 habitants;

Pour la côte occidentale, 75 communes représentant une population de 87,831 habitants.

Comme les deux tiers seulement des communes ont envoyé à ce jour leurs réponses, il n'est pas exagéré d'admettre que des deux côtés de la Corse, il y a une population d'environ 100,000 habitants intéressés directement ou indirectement à la mise en valeur ou à l'assainissement des plages et des basses vallées littorales.

Population.

Il n'est pas étonnant après les développements qui précèdent, de constater que la densité de la population corse soit très faible. En effet, elle ne compte en 1906 que 291,160 habitants ce qui fait une densité d'environ 33 habitants par 100 hectares au lieu de 72 pour la même surface dans la France entière. Seul le département de la Lozère qui pourrait être comparé à la Corse à bien des égards a une densité de population encore plus faible puisqu'elle n'est que 27,4 habitants par 100 hectares. Cependant depuis sa réunion à la France, la population corse s'est remarquablement développée. De 163,800 âmes en 1801, cette population passe à 243,000 en 1856, 278,000 en 1886, 295,589 en 1901 et 291,160 en 1906.

On constate ainsi que l'accroissement a été au cours de ce siècle de 80 p. 100 pendant que celui de la France entière n'a été que de 42 p. 100 et celui de la Lozère de 41 p. 100.

Depuis 1901, c'est au contraire une diminution qui apparaît, diminution qui se produit surtout au détriment de la population des campagnes. Ce phénomène souligne assez nettement l'état de crise dont on se plaint si vivement. En même temps on observe que le nombre des ouvriers italiens venant en Corse chaque année a considérablement décliné. Cette diminution de main-d'œuvre étrangère n'a certainement pas fait sentir directement son influence dans le dénombrement de la population indigène; mais il en est très probablement résulté une diminution de la prospérité agricole et, par suite, une augmentation du courant d'émigration des paysans corses vers le continent ou vers les villes.

La natalité qui était assez considérable en Corse et qui atteignait 32 par 1,000 habitants en 1840, est tombée progressivement à 25 pour 1,000 vers 1900 et à 21.4 en 1906, la natalité de la France étant de 25 vers 1860, 22 en 1900 et de 20.6 en 1906.

Le taux de la mortalité est relativement

très faible en Corse malgré la malaria; il n'est que de 17.1 en 1906 au lieu de 19.9 à la même date pour la France entière.

Bien que la population des campagnes diminue quelque peu au profit de celle des villes, elle n'en est pas moins prépondérante dans l'île et représente près des trois quarts de la population totale pendant que la même proportion pour la France entière n'est que de 64 p. 100.

Ce serait se tromper complètement de vouloir conclure de là que la population de la Corse a des tendances plus agricoles que celle du continent. En réalité, les villages les plus reculés de l'île donnent de loin l'impression de petites cités avec des maisons à plusieurs étages, pressées les unes contre les autres sur des escarpements faciles à défendre dominant la vallée. Ils ne ressemblent en rien à nos villages agricoles du continent établis au milieu des cultures, dont les maisons sont flanquées d'étables, de granges, de fosses à fumier, de hangars et sont entourées de vergers et de jardins.

Le rapport du nombre des propriétaires corses à celui des travailleurs agricoles serait de 66 p. 100 au lieu de 54 p. 100 dans la France entière. Ce sont en grande majorité de petits propriétaires: la grande propriété n'existe guère que dans l'arrondissement de Sartène et sur la côte orientale. Mais ces petits propriétaires n'ont pas comme les paysans du continent l'amour du travail et de la terre. Ce qui le prouve bien, c'est que ce pays où la population est plus rurale que partout ailleurs en France, où elle est plus pauvre que partout ailleurs, est en même temps celui où on se plaint le plus du défaut de main-d'œuvre étrangère pour les travaux des champs. Le petit propriétaire agricole exploite le moins possible par lui-même sa terre. Il a recours à des journaliers; il loue son bien à des bergers; il cultive des céréales par voie de colonages, le colon fournissant l'araire et les bœufs et lui la terre et la semence. Quant aux bœufs, ils ne reçoivent point de foin, ils vont chercher leur nourriture dans le maquis après le labour.

L'outillage de ce propriétaire est d'ailleurs des plus rudimentaires; il n'a pas d'étables et par suite pas de fumier; comme moyen de défrichement, il ne dispose que du feu et de l'araire antique. La plupart des transports se font à dos de mulet entre les parcelles éparpillées de la vallée et le village haut perché. Aussi beaucoup de surfaces autrefois cultivées lorsque la main-d'œuvre italienne était plus abondante ou lorsque l'émigration sur le continent était moins forte, retournent petit à petit à l'état de pâturages ou de maquis.

Rien n'est plus instructif à cet égard que de comparer les statistiques agricoles de la Corse et de la Lozère, deux départements que l'on trouve toujours ensemble à la fin des listes de classification des départements français. La Lozère se rapproche d'ailleurs de la Corse par son sol ingrat et sa topogra-

phie tourmentée. Son climat est beaucoup plus rude, elle n'a pas cette ceinture de côtes sur lesquelles on peut vivre tout l'hiver en faisant paître des troupeaux; elle est presque deux fois plus petite (517,000 hectares contre 874,000) et elle a plus de deux fois moins d'habitants (129,000 contre 291,000). Malgré cela son développement agricole apparaît comme beaucoup plus grand que celui de la Corse, toutes les fois qu'il s'agit des produits exigeant un effort cultural. C'est ainsi que la Lozère récolte huit fois plus de céréales par tête d'habitant, dix fois plus de pommes de terre et six fois plus de fourrages artificiels. La Corse ne lui est supérieure que pour les produits pastoraux, bétail ou fromage, ou les produits naturels comme ceux des châtaigneraies. La Lozère vend sans doute moins que la Corse, mais en fin d'analyse sa situation économique est meilleure, car elle se suffit à elle-même et n'a presque rien à acheter au dehors.

Main-d'œuvre.

Pendant longtemps, la main-d'œuvre italienne a joué un très grand rôle dans l'agriculture corse. On estime à 15,000 et 12,000 le nombre d'ouvriers venant faire autrefois les gros travaux de culture, défoncements, défrichements, labours, piochage des vignes, etc. Ce nombre a rapidement diminué, en 1898 il n'était plus que de 6,000 et en 1907 de 1,800. Ces ouvriers ont donc trouvé ailleurs des salaires et des conditions d'existence plus avantageux. Il semble que la population indigène qui se plaint de la pauvreté et même de la misère pourrait trouver là à s'employer avec profit. Ce serait un leurre si l'on en croit les lignes que voici, émanant d'un correspondant de la commission: « Les jeunes gens instruits et intelligents, fils de propriétaires, de cultivateurs, de bergers ou même de simples journaliers ne trouvant plus dans l'agriculture un débouché suffisant, quittent le pays et s'en vont chercher dans l'armée ou dans la marine leurs moyens d'existence ». Les Corses sont donc réfractaires aux travaux des champs et la diminution du nombre des ouvriers italiens se fait largement sentir sur l'activité agricole de l'île. Ce ne sera certainement pas le développement de l'instruction même agricole qui sera de nature à apporter un remède à cette pénurie de main-d'œuvre.

Nous terminerons ce chapitre par quelques notes statistiques empruntées à l'ouvrage de M. Michel sur la propriété. Elles sont relatives à la fortune privée, à la dette hypothécaire et à la valeur vénale de la propriété rurale. Elles donnent par comparaison avec la moyenne générale de la France les chiffres correspondant aux départements les plus pauvres de notre pays c'est-à-dire les Basses-Alpes, les Hautes-Alpes, la Lozère et la Corse. On remarque que la Corse occupe à ces divers points de vue le dernier rang et de beaucoup :

Classement des départements suivant l'importance de la fortune privée.

(Actif net — déduction faite de la dette hypothécaire. Recensement de 1896)

NUMÉROS d'ordre.	DÉPARTEMENTS	EVALUATION globale. — Millions de francs.	MONTANT par tête d'habitant.
83	Basses-Alpes.....	293.0	2.477
84	Lozère.....	273.0	2.064
85	Hautes-Alpes.....	243.2	2.148
86	Corse.....	232.7	801
	Moyenne de la France.....	"	6.328

Classement des départements suivant l'importance de la fortune privée par tête d'habitant.

(Déduction faite de la dette hypothécaire.)

NUMÉROS d'ordre.	DÉPARTEMENTS	MOYENNE par tête d'habitant.	IMPÔT par tête d'habitant.	IMPÔTS p. 100 de capital.
72	Basses-Alpes.....	2.477	38.96	1.57
81	Hautes-Alpes.....	2.148	33.71	1.56
84	Lozère.....	2.064	29.21	1.41
86	Corse.....	801	"	"
	Moyenne pour la France...	6.328	78.79	1.24

Quantum de la dette hypothécaire. — Départements classés suivant l'importance de leur dette hypothécaire.

NUMÉRO d'ordre.	DÉPARTEMENTS	VALEUR IMMOBILIÈRE urbaine et rurale		DETTE hypothécaire en millions de francs.	PROPORTION POUR CENT	
		d'après l'enquête des contributions (3).	d'après calcul des annuités successorales (4).		sur les chiffres (3).	sur les chiffres (4).
50	Hautes-Alpes.....	177.0	133.5	18.0	10.1	15.4
84	Lozère.....	248.8	182.3	16.9	6.8	9.2
85	Basses-Alpes.....	221.2	180.8	15.2	6.8	8.4
86	Corse.....	316.7	147.4	12.2	3.8	8.2
	Moyenne pour la France.....				12.8	12.6

Valeur réelle de la propriété rurale.

DÉPARTEMENTS	SUPERFICIE en hectares.	ÉVALUATION globale.	VALEUR vénale moyenne à l'hectare.	BAISSE P. 100 de 1880 à 1900-1905.	TAUX de capitalisation moyen du département.
Basses-Alpes.....	621.662	160.3	258	38.9	5 "
Hautes-Alpes.....	475.519	138.8	290	30.2	5 "
Lozère.....	500.714	212.2	424	16.6	4 "
Corse.....	851.360	167.7	197	53.5	6 "
Moyenne pour la France.....			1.264	30.5	"

CHAPITRE II

PRODUITS ANIMAUX ET VÉGÉTAUX STATISTIQUE

On trouvera annexé au présent rapport des tableaux donnant par comparaison avec celle de la Lozère la statistique de la production agricole de la Corse. Ces chiffres qui résultent de simples évaluations ne peuvent donner qu'une expression approximative de la vérité. Il est donc bon de les compléter par quelques commentaires destinés surtout à signaler la tendance au progrès ou au recul de chacune de ses productions.

Production animale.

Espèces chevaline, asine et mulassière. — L'effectif de la population chevaline de la Corse serait passé de 6,590 têtes en 1882 à 9,560 en 1905. L'augmentation porterait principalement sur le cheval de demi-sang, produit du croisement des étalons de l'Etat avec la jument corse.

La race autochtone qui vit en plein air est vigoureuse et sobre, elle est d'une endurance remarquable qui lui permet de fournir un travail considérable malgré sa petite taille. La sûreté de son pied est comparable à celle du pied du mulet. Malheureusement sa taille est peu élevée, elle reste comprise entre 1 m. 30 et 1 m. 40 et descend même à 1 m. 10.

Aussi, au lieu de chercher à améliorer cette race par sélection et une meilleure alimentation, on a eu recours au croisement de la jument corse avec des étalons de plus grande taille. Ces croisements ont donné aux rayons osseux une taille plus grande, mais l'ampleur de l'animal ne s'est pas développée en proportion et il est à craindre que ce qui a été gagné en hauteur ait été perdu en vigueur et rusticité.

Ajaccio possède depuis plus d'un demi-siècle, un dépôt des haras nationaux dont l'effectif actuel est de 23 étalons, savoir :

Pur sang arabe.....	9
Pur sang anglo-arabe.....	4
Demi-sang du Midi.....	10

Ces étalons ont effectué 1,200 saillies en 1906 contre 643 en 1890.

Les produits des étalons de l'Etat atteignent une hauteur de 1 m. 44 à 1 m. 48 ; ils sont acceptés pour la remonte de la gendarmerie et des officiers d'infanterie. Mais la commission n'achète chaque année qu'une vingtaine de ces chevaux à l'âge minimum de quatre ans ; cet âge minimum vient même d'être porté à partir de 1908 à cinq ans. Comme les prix ne dépassent guère 500 à 600 fr., la remonte n'offre donc qu'un débouché négligeable à la production chevaline corse. On peut évaluer à 80,000 francs environ le crédit dépensé annuellement en Corse par l'administration des haras ; tous ses efforts tendent à la production du cheval d'armes. En présence des maigres résultats obtenus on peut se demander s'il ne conviendrait pas, au moins pour une part, d'orienter l'élevage corse dans une voie plus utilitaire et de doter les dépôts de remonte d'étalons plus rustiques, s'alliant mieux avec la jument corse en répondant mieux aux besoins du commerce d'exportation et de l'agriculture.

La population asine du département est plus nombreuse que la population chevaline et paraît être en progression considérable depuis vingt ans. Elle serait passée de 5,406 têtes en 1882 à 12,984 en 1905.

La taille des ânes varie de 0 m. 90 à 1 m. 10, mais elle atteint 1 m. 30 en Balagne et dans les régions où l'on se livre à l'élevage des baudets pour la production du mulet.

Le nombre des mulets ne paraît pas avoir varié sensiblement depuis 1882. L'effectif de 1905 serait de 9,704 têtes contre 9,760 en 1882. Ces animaux sont remarquablement résistants et vifs ; ils devraient pouvoir trouver un débouché avantageux dans les colonies, notamment à Madagascar où le gouvernement actuel cherche à supprimer le portage humain.

Espèce bovine. — Le dernier recensement accuse l'existence de 68,732 animaux de l'espèce bovine en augmentation de près de 21,000 individus sur l'effectif indiqué par la statistique de 1882. Le nombre des vaches

serait de 25,000 et celui des bœufs de 10,000 environ. Le mouvement d'importation et d'exportation de ces animaux est insignifiant, il ne porte pas au total sur plus de 500 ou 600 têtes en 1907. Dans la période 1882-1890 on importait en Corse près de 1900 têtes par an.

On serait tenté de croire d'après cela qu'un progrès s'est manifesté dans cet élevage. Cependant la population bovine vit en liberté dans le maquis comme par le passé à l'état demi-sauvage et l'éleveur n'intervient que pour capturer les sujets destinés à la boucherie ou au travail.

A ce régime ces animaux ont gagné une rusticité exceptionnelle, mais ils sont petits, d'un engraissement difficile et ne donnent à la boucherie qu'un rendement de 42 à 45 p. 100 de viande nette.

Les vaches ne sont jamais employées aux travaux agricoles, elles n'ont d'autres fonctions que de reproduire l'espèce et d'aller à la boucherie. Elles sont très médiocres laitières et suffisent péniblement à l'alimentation de leurs veaux. Elles ont été cependant quelque peu améliorées dans la Balagne où on commence à les exploiter pour la production laitière.

Les tentatives faites pour implanter en Corse une race plus avantageuse n'ont pas encore réussi ; il est vrai que le changement des animaux n'est rien et ne peut donner que des déboires si on ne change pas en même temps le régime alimentaire et les méthodes d'élevage.

Le troupeau de vaches tarines qui est au domaine national de Casabianda est loin d'avoir bel aspect et les vaches y perdent vite leurs qualités laitières. Il est vrai qu'elles vivent de ce qu'elles peuvent trouver dans l'étang mal assaini de Del Sale qui diffère par trop des pâturages de la Tarentaise. Elles donneraient peut-être de meilleurs résultats sur les hauteurs. Les vaches bretonnes adaptées au sol granitique de leur pays d'origine paraissent avoir mieux réussi, mais on trouve la race trop petite pour le travail. Le problème n'est donc pas encore résolu ; les résultats remarquables obtenus en Sardaigne avec la race Schwytz,

notamment dans la région de Bonorba et d'Oziéri, sur des herbages dont le sol est d'origine volcanique, ne sauraient guère être répétés en Corse où, sauf dans la plaine orientale, l'on ne dispose que de pâturages pauvres.

Espèce ovine. — La Corse entretient de nombreux troupeaux de bêtes ovines dont l'effectif serait de 230,963 têtes, d'après le dernier recensement. La statistique de 1882 accusait une population un peu plus forte quand, au contraire, il paraît certain que l'élevage du mouton a pris depuis vingt ans une grande extension dans le département. Les ovins sont presque sans exception soumis au régime de la transhumance.

La race corse est de petite taille, blanche ou noire, la toison à longs poils grossiers est de médiocre qualité. La production totale de laine ne dépasserait pas 155,000 kilogrammes pour le département.

La viande de ces animaux convenablement engraisés est savoureuse, mais leur principal produit est le lait. La brebis corse est excellente laitière; malgré sa petite taille et le défaut de soins, elle fournit en moyenne 45 litres de lait entre deux agnelages. En outre, ce lait présente une richesse en extrait sec, graisse et caséine, plus élevée que le lait de la brebis du Lazzac, qui passe pour être le plus riche de tous les laits connus. Le lait corse fournit donc plus de fromage à volume égal et un fromage plus gras. En outre, l'agnelage ayant lieu en novembre, c'est pendant l'hiver que l'on a le plus de lait au moment où il est rare sur le continent. Il n'est donc pas étonnant que les fromageries de Roquefort, attirées dans l'île par cette considération vers 1900, payent ce lait un prix élevé. Il était de 28 à 30 centimes pour la campagne 1906-1907.

Le produit d'une brebis serait le suivant :

45 litres de lait à 30 centimes.....	13 50
Un agneau.....	3 50
Un kilogr. de laine.....	1 »
Total.....	18 »

On compte pour la location du pâturage une dépense de 6 à 7 fr. par an et par brebis. Le produit net pour le berger propriétaire du troupeau ressort ainsi à 11 ou 12 fr. par tête, c'est-à-dire, en faisant abstraction de l'usure et des pertes d'animaux, à une somme égale à la valeur de la brebis, c'est-à-dire du capital engagé.

Mieux nourrie, mieux abritée contre les intempéries de l'hiver, la petite brebis corse ne tarderait pas à gagner en taille et en ampleur et à améliorer encore ses qualités laitières. C'est dans ce but qu'il conviendrait d'organiser des concours comme ceux qui se tiennent chaque année dans l'Aveyron pour l'amélioration de la race du Lazzac et comme celui qui a eu lieu récemment en Corse à Bastelica.

De son côté, le syndicat agricole de la Corse, à Bastia, cherche à provoquer la création de troupeaux non transhumants qui, par la création de réserves fourragères, seront mieux nourris, supporteront mieux l'agnelage et donneront un rendement en lait supérieur. Etant donnée la facilité de vendre du lait de brebis, l'élevage des troupeaux serait le salut pour les exploitations agricoles à créer dans la plaine orientale après son assainissement.

Espèce caprine. — D'après les dernières statistiques, l'espèce caprine serait en décroissance en Corse. L'effectif qui était de 190,000 individus en 1882 serait tombé à 173,000 en 1905. C'est principalement pour son lait que la chèvre est exploitée; elle en fournit 80 litres en moyenne par an. Une bonne partie est consommée en nature, le reste sert à la fabrication du broccio. Les laiteries refusent ce lait pour la fabrication du fromage de Roquefort.

La chèvre tire parti de tout; elle trouve à

se nourrir sur des roches inaccessibles à d'autres espèces, dans les maquis les plus dépourvus de gazon. Elle serait donc précieuse en Corse, s'il était possible de s'opposer aux abus des chevrers. Malheureusement, les troupeaux de chèvres ne respectent rien et causent peut-être encore plus de mal dans les cultures que dans les massifs forestiers. Il n'est pas de clôtures que les chèvres ne puissent franchir, et les chevrers, presque tous condamnés pour dévastation de récoltes, se gardent bien de les en empêcher. On ne peut donc que souhaiter de voir de plus en plus les troupeaux de chèvres diminuer au profit des troupeaux de brebis et, si possible, de brebis non transhumantes.

Production fromagère. — Cette industrie est fort ancienne en Corse, car de tout temps le fromage a contribué pour une part importante à l'alimentation des populations rurales de l'île. Elles n'utilisent que le lait de chèvre et celui de brebis. La vache a à peine assez de lait pour son veau.

L'industrie fromagère en Corse fournit trois catégories de produits : les fromages secs de pays, le broccio et le roquefort. Les premiers sont absorbés par la consommation locale, et représentent environ deux millions et demi de kilogrammes; leur fabrication n'a fait aucun progrès depuis l'origine.

Le broccio est un fromage spécial au pays, obtenu en chauffant un mélange de deux tiers de petit lait et un tiers de lait de chèvre ou de brebis à une température inférieure à l'ébullition. Ce produit consommé à l'état frais est très apprécié dans l'île et dans le midi de la France où l'on en importe des quantités importantes. A l'état frais après un égouttage sommaire, le broccio se vend sur place de 90 centimes à 1 fr. le kilogramme.

Les sociétés fromagères qui ont importé en Corse l'industrie du fromage de Roquefort avaient douze établissements en 1901, aujourd'hui elles en possèdent une quarantaine ou plus. Depuis cette époque, l'exportation des fromages a fait des progrès considérables pendant que les importations d'abord en diminution augmentent à nouveau. Le tableau ci-dessous est des plus instructifs à cet égard.

ANNÉES	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS
	annuelles moyennes.	annuelles moyennes.
	kilogr.	kilogr.
1882-1889.....	313.101	41.964
1891-1899.....	226.294	62.523
1900-1905.....	268.434	469.059
1907.....	282.020	1.132.529

Il montre que les exportations suivent une progression très rapide pendant que les importations après avoir décriées sensiblement s'accroissent de nouveau, sans doute parce que la production du fromage de pays remplacée en partie par du roquefort d'exportation devient insuffisante pour l'alimentation locale.

L'introduction de ces laiteries a été le point de départ d'une évolution économique dont le pays ressent déjà les heureux effets.

Espèce porcine. — La statistique de 1905 accuse un effectif de 84,000 porcs. D'une façon générale l'élevage se fait en pleine liberté; les goretts suivent leurs mères dans les maquis, bois, olivettes, châtaigneraies, forêts de chênes où certains s'engraissent, seuls, les années de glandées abondantes. Les autres sont vendus aux cultivateurs qui en engraisent chaque année un ou plusieurs pour l'usage domestique.

Le porc corse doit aux conditions dans lesquelles il vit d'être robuste, mais peu précoce; par contre, sa chair est parfumée et les jambons et filets fumés de Morosaglia ont une réputation qui leur assure une vente avantageuse sur le continent. L'exportation tend à progresser et dépasse 3,000 têtes en 1907. Par contre, la Corse importe près de 100,000 kilogr. de saindoux, qu'elle pourrait facilement produire avec des animaux mieux soignés.

Basse-cour. — L'élevage des animaux de basse-cour est tout à fait rudimentaire. Le canard, l'oie, le pigeon, la pintade, le dindon sont à peu près inconnus en Corse. Le lapin, qui contribue si largement à l'alimentation animale du paysan français, n'est pas élevé dans les campagnes de l'île.

La poule est le seul animal de basse-cour que l'on rencontre en Corse. C'est une race commune, petite, assez bonne pondreuse. Mais la production est loin de suffire à la consommation locale. On importe des volailles grasses et des œufs du continent. Pour les œufs, les importations ont été les suivantes au cours des dernières années :

1902.....	19.230 kilogr.
1904.....	41.601 —
1905.....	27.820 —
1907.....	48.826 —

Dans ces conditions, il n'est pas douteux que l'élevage de la volaille puisse être développé avec profit.

Sériciculture. — L'élevage du ver à soie fut très prospère en Corse lorsque les maladies décimaient les éducations du midi de la France et les graines corses de ver à soie faisaient prime sur le marché. Mais elle fut presque abandonnée lorsque la pébrine et la muscardine firent à leur tour leur apparition.

Cette industrie paraît se relever un peu dans ces dernières années. Les statistiques douanières accusent des exportations moyennes annuelles de :

6,563 kilogr. de cocons et soies grèges de 1882 à 1889 ;
12,033 kilogr. de cocons et soies grèges de 1889 à 1899 ;
14,147 kilogr. de cocons et soies grèges de 1900 à 1901 ;
17,757 kilogr. de cocons et soies grèges en 1907.

Le progrès constaté paraît s'être accentué fortement en 1908, car le total des primes payées à la sériciculture correspond à plus de 80,000 kilogr. de cocons.

Production végétale.

Céréales. — On cultive en Corse toutes les céréales, c'est-à-dire le blé, le seigle, l'orge, l'avoine et le maïs. Mais c'est de beaucoup la culture du blé qui est et qui surtout a été la plus importante. Vers le milieu du siècle dernier, l'île cultivait assez de blé pour être exportatrice. En 1868, la récolte était de 670,000 quintaux pour une superficie de 105,000 hectares; en 1882, on ne récoltait plus que 340,000 quintaux sur 61,000 hectares; en 1872, 230,000 quintaux sur 48,000 hectares; en 1905, 112,000 quintaux sur 18,000 hectares.

On s'explique mal cet abandon si rapide de la culture du blé; il est certain que les faibles récoltes de 7 à 8 hectolitres obtenues sur des terres accidentées et pauvres qui ne reçoivent d'autre fumure que les cendres des écobuages, ne sont pas de nature à encourager le cultivateur. On comprend très bien que, par suite de la baisse générale et du nivellement des prix des céréales, il ait cessé de trouver bénéfice à être exportateur ou même fournisseur des villes de l'île. Mais on ne voit pas pourquoi la population agricole, qui représente les trois quarts de la population corse, qui se plaint du prix élevé des farines qu'il faut payer 43 fr. les

100 kilogr. à Ajaccio et 48 fr. dans les villages de l'intérieur, ne profite pas de ces prix avantageux pour cultiver et récolter au moins le blé nécessaire à sa propre alimentation. Dans les montagnes les plus pauvres du continent, sous les climats les plus durs, les paysans s'ingénient pour récolter leur blé. Lorsque le froment ne peut pas mûrir, ils se contentent d'orge ou de seigle comme en Lozère, mais ils n'achètent pas de farine et profitent ainsi de l'écart toujours notable qui existe entre le prix de vente d'une denrée par le producteur et le prix d'achat par le consommateur. De plus, ils occupent leur outillage agricole, leurs animaux de trait, leurs bras et des parcelles de terre qui, sans cela peut-être, resteraient improductifs.

Cet abandon de la culture du blé en Corse doit être lié à d'autres causes difficiles à dégager qui sont peut-être, d'une part, la diminution de la main-d'œuvre italienne et, d'autre part, l'accroissement des déprédations dues aux troupeaux errants. Il paraît, en effet, certain que la police rurale était plus sévère il y a cinquante ans qu'aujourd'hui.

Nous ne nous arrêterons pas à l'argument tiré de la vente à bas prix de quelques stocks de farines avariées provenant des approvisionnements militaires ou d'ailleurs. La quantité de ces farines est trop faible pour influencer véritablement sur les cours et en amener la baisse. On se plaint d'ailleurs, sinon plus, de l'exagération que de l'insuffisance du prix du pain. Certains même voudraient voir en même temps : 1° supprimer le droit de douane de 7 fr. sur les blés pour permettre aux Corses d'acheter la farine à meilleur compte; 2° obliger les établissements militaires à s'approvisionner uniquement en Corse pour provoquer une hausse considérable du prix du blé récolté en Corse; 3° donner une prime à la culture du blé ou aux laboureurs possédant une paire de bœufs.

Nous ne nous attarderons pas à réfuter cette proposition triple et contradictoire. Supprimer le droit de douane, c'est supprimer une prime de 7 fr. par 100 kilogr. à la culture du blé. D'autre part, pour donner une prime de 7 fr. par 100 kilogr. il suffirait d'établir le droit de douane que l'on veut supprimer. Les primes à la culture du lin et du chanvre et à la sériciculture n'ont d'autre raison d'être que de compenser l'absence de protection douanière sur ces produits, voulue pour permettre l'entrée en franchise de matière première nécessaire à l'industrie nationale, donner une prime à tous les cultivateurs car tous sont ou devraient être laboureurs.

Enfin, on ne voit pas pourquoi on contraindrait l'administration militaire à s'approvisionner exclusivement dans un pays dont la production n'équivaut qu'au quart de sa consommation. Il faut toujours importer en Corse les 225,000 quintaux de farine et l'on ne voit pas quel avantage pourrait résulter pour l'agriculture corse de

réserver exclusivement ces 225,000 quintaux à l'alimentation civile. La vérité est que la farine se vend en Corse à un prix normal en relation normale avec le prix des mêmes farines sur le continent. Ce prix n'est peut-être pas suffisant pour permettre ailleurs que dans la plaine la culture en grand du blé pour la vente, mais il est plus que suffisant pour que le cultivateur trouve profit à semer la graine nécessaire à la consommation de sa famille.

Petites céréales. — Ce qui vient d'être dit pour le blé s'applique également aux petites céréales dont la culture devrait être augmentée. En 1905, on aurait récolté 4,000 quintaux de seigle, 56,000 quintaux d'orge, 13,000 quintaux d'avoine, et 15,000 quintaux de maïs; ces chiffres sont misérables à côté de ceux que l'on observe en Lozère sur un climat bien plus défavorable et un sol au moins aussi maigre.

Cultures fourragères. — Les cultures fourragères sont aussi délaissées que celles des céréales. On se contente de l'herbe qui pousse naturellement dans les maquis après écobuages ou dans les jachères des terres à blé. La statistique de 1905 accuse cependant environ 8,000 hectares de prairies naturelles et 1,500 de luzerne. Le reste, prairies artificielles, de légumineuses ou de graminées, fourrages verts annuels est négligeable. Cependant les progrès de l'élevage de tous les animaux de la ferme ne peuvent être obtenus que par le développement de ces cultures. Les agriculteurs en retireraient un bénéfice certain, ne serait-ce que par la vente d'une quantité plus considérable de lait aux fromageries de Roquefort.

Oliveraies. — La culture de l'olivier, qui était très en faveur au siècle dernier, a été peu à peu abandonnée par suite d'une série de mauvaises récoltes à partir de 1875, et par suite aussi de la baisse de prix des huiles d'olives concurrencées par les huiles exotiques. Les oliviers ont été abandonnés à eux-mêmes; l'extraction de l'huile est faite avec des appareils rudimentaires; les olives sont déjà en fermentation lorsqu'elles sont portées aux presses et l'huile obtenue a souvent un goût de rance fort désagréable. Aussi le prix de vente ne dépassait pas 60 à 70 fr. les 100 kilogr. Depuis quelques années, les récoltes sont redevenues normales et le prix de l'huile est remonté à 120 et même 140 fr. les 100 kilogr.

Il est difficile d'évaluer la production de la Corse avec des récoltes aussi irrégulières, mais il est certain que la production moyenne annuelle pourrait atteindre plusieurs millions de kilogrammes si les oliviers recevaient les soins nécessaires pour les défendre contre leurs ennemis, notamment contre la mouche.

On estime à 13,000 hectares la superficie des oliveraies du département réparties comme suit : 5,424 hectares dans l'arrondissement de Bastia; 3,000 hectares dans l'arrondissement de Calvi; 2,200 dans l'arrondissement de Sartène; 1,500 dans celui

d'Ajaccio et 1,000 hectares dans celui de Corte.

Châtaigneraies. — La châtaigne occupe les parties inférieures des massifs montagneux sur une étendue que l'on évalue à 33,000 hectares dans les dernières statistiques forestières. Aux époques troublées de l'histoire de la Corse, la châtaigne était la base de l'alimentation populaire; aujourd'hui elle tient moins de place dans cette alimentation et a été remplacée en partie par le pain.

On évalue à 300,000 ou 400,000 quintaux la production annuelle des châtaigneraies. On exporte environ 40,000 quintaux de châtaignes qui se vendent de 5 à 8 fr. les 100 kilogrammes.

Les châtaigniers fournissent une autre source de revenus; depuis quelques années ils sont exploités peut-être avec excès pour alimenter des usines d'acide gallique qui sont au nombre de quatre et sont situées à Falleli, Barchetta, Cazamazza et Champlan. La fabrication d'extrait de châtaignier suit une marche ascensionnelle. Ces quatre usines consommeraient annuellement plus de 150,000 stères de bois. Les inconvénients seraient minimes si les châtaigniers étaient exploités méthodiquement comme des forêts bien aménagées, c'est-à-dire si les coupes annuelles n'enlevaient qu'une quantité de bois correspondante à l'accroissement d'une année. Les avis sont très partagés à cet égard et les renseignements précis pour trancher ce point délicat nous font défaut. Si l'on pouvait admettre que la possibilité annuelle des châtaigneraies fût comparable à celle des forêts domaniales du continent les usines ne devraient pas consommer en moyenne plus de 2 mètres cubes et demi à 3 mètres cubes de bois par hectare et par an dans la zone exploitée. Or c'est un peu plus de ce chiffre qu'elles consomment si l'on envisage la totalité des châtaigneraies de l'île. En réalité, leur rayon d'approvisionnement est beaucoup plus réduit, si l'on doit craindre, surtout si la progression constatée se manifeste, que le fonctionnement sans frein des usines n'aboutisse à la destruction d'une étendue considérable de châtaigneraies.

Dans l'état actuel des choses, il n'est guère possible d'intervenir, car les châtaigneraies sont assimilées aux vergers et non aux forêts. Leur destruction n'est, par suite, pas soumise au contrôle de l'administration forestière. Même en assimilant la châtaigneraie à la forêt l'administration est insuffisamment armée par le titre XV du code forestier pour s'opposer à la coupe abusive des châtaigneraies. Elles ne peuvent intervenir qu'en cas de défrichement réel; elle ne peut, par suite, s'opposer à une coupe rase lorsque le propriétaire laisse le sol à son état naturel permettant la régénération de l'état boisé.

Le tableau ci-après montre les quantités d'acide gallique exportées dans les dix dernières années ainsi que la valeur en argent de ce produit.

Quantité d'acide gallique exportée pendant dix ans.

ANNÉES	UNITÉ	ÉTRANGER	MÉTROPOLE	TOTAL	VALEUR approximative en francs.
1898.....	Kilogr.	1.639.475	2.922.057	4.561.532	775.460 ^r 44
1899.....	—	2.936.168	2.995.781	5.931.949	1.008.843 33
1900.....	—	2.997.812	2.894.246	5.892.058	1.001.649 86
1901.....	—	4.481.433	2.773.952	7.255.385	1.233.415 45
1902.....	—	5.617.398	2.309.763	7.927.161	1.347.617 37
1903.....	—	10.310.958	1.802.390	12.113.348	2.059.269 16
1904.....	—	13.614.246	2.043.381	15.657.627	2.661.796 59
1905.....	—	18.557.534	1.307.484	19.865.018	3.380.453 06
1906.....	—	20.773.537	1.589.164	22.362.701	3.801.659 17
1907.....	—	15.551.051	1.522.935	17.073.986	2.902.577 62

Un autre fléau menace les châtaigniers corses. Une maladie qui fait périr des arbres en pleine vigueur vient de faire son apparition dans quelques communes.

Il est impossible d'émettre un avis sur la nature et la gravité de cette maladie qu'un spécialiste désigné par M. le ministre de l'agriculture doit aller étudier au printemps prochain.

Vignes. — La vigne occupe en Corse une étendue assez considérable qui peut être évaluée à environ 7,000 hectares produisant de 150,000 à 200,000 hectolitres de vin. Le phylloxera a exercé en Corse comme dans les autres départements français de grands ravages, mais la reconstitution des vignobles s'est opérée assez rapidement. La baisse du prix des vins a arrêté le mouvement de plantation et même a provoqué l'abandon de trop nombreuses vignes trop peu productives.

Les greffages ont été faits avec les variétés locales qui ont ordinairement de la qualité. Les vins obtenus seraient excellents, très supérieurs à ceux du Languedoc si la vinification était conduite avec soin. Il est loin d'en être ainsi et beaucoup de vins corses sont invariables par suite de casse ou d'acescence.

L'île exporte environ 5,000 hectolitres de vin, mais elle en importe 15,000. Elle devrait se suffire à elle-même et chercher à exporter des vins de bonne qualité et surtout des vins de liqueur qu'elle peut produire excellents.

Depuis quelques années elle exporte aussi une certaine quantité de raisins de table ou de vendange.

Plantes sarclées et cultures maraîchères. — Les documents statistiques sont extrêmement aléatoires. C'est ainsi que la récolte des pommes de terre est estimée tantôt à 50,000 quintaux, tantôt à 150,000, mais cela n'importe peu, il faut surtout retenir que la Corse ne suffit pas à sa consommation et doit faire venir annuellement du continent environ 10,000 quintaux de pommes de terre. C'est ce que souligne un des correspondants de la commission qui écrit dans sa note :

« Nous ne savons même plus produire des pommes de terre. Sur le continent, on les voit sur toutes les tables et on en donne beaucoup au bétail. Si, en agriculture, nous ne sommes pas capables de produire des pommes de terre, de quoi sommes-nous capables? Rien ne prouve mieux notre malheureuse imprévoyance. »

Les haricots secs sont cultivés sur environ 800 hectares; ils produisent environ 1,200 quintaux. Les lentilles, pois et fèves occupent environ 400 hectares et produisent 5,000 à 6,000 quintaux de graines.

La culture maraîchère était des plus rudimentaires dans l'île il y a une dizaine d'années; aujourd'hui ses produits com-

mencent à suffire aux besoins locaux et donnent même en certains points lieu à un commerce d'exportation appréciable.

C'est ainsi que dans les communes de Bastia, Bargo, Lucciana, Biguglia et Vesco-vata, la culture des artichauts a pris une extension sérieuse. Cette culture occuperait 200 hectares dont 140 sur la seule commune de Lucciana. Les petits pois seraient cultivés dans le même arrondissement sur une cinquantaine d'hectares. Ces débuts sont évidemment encourageants, mais ce ne sont pas des débuts et eu égard à l'immensité de l'île les surfaces occupées par des cultures sont négligeables.

Arboriculture fruitière. — On peut en dire autant de l'arboriculture fruitière sur laquelle on fonde, avec peut-être plus de raison, de grandes espérances. Les espèces dont la culture paraît le plus à recommander sont le cédratier, l'oranger et le citronnier, le prunier, le poirier, le pommier et l'amandier.

A l'exception des trois premiers qui exigent de l'arrosage et des soins particuliers, les autres sont rustiques et peuvent s'accommoder de tous les sols d'altitude moyenne passablement abrités. L'amandier permet de tirer parti des sols les plus maigres et les plus secs.

La culture des cédrats qui donne de beaux bénéfices lorsque les fruits se vendent un prix suffisant s'est développée rapidement surtout à Bastia et autour du cap Corse. On a dépensé beaucoup d'argent et de travail pour créer des cédrateries dans toutes les parcelles bien abritées où l'on pouvait aménager pour l'arrosage un filet d'eau.

Cependant, cette culture, d'après les statistiques, n'aurait jamais occupé plus de 200 hectares.

Les cultures d'orangers et de citronniers qui sont moins rémunératrices, mais dont les produits auraient une vente plus assurée, sont assez peu développées et devraient l'être davantage. Toutefois, au moins pour les citrons, dès que l'année est abondante, les prix s'avilissent et les producteurs se plaignent avec raison que les frais de courtage de transport et d'octroi à l'arrivée à Marseille absorbent plus de la moitié de la valeur des marchandises.

La culture du pommier, du poirier, du prunier et de l'amandier a été jusqu'ici trop négligée; elle exige beaucoup moins de frais, elle est soumise à moins d'aléas. Elle donnerait sur une période de dix années plus de bénéfice régulier que celle des arbres plus délicats dont il était question plus haut, elle pourrait, en outre, réussir dans une zone s'élevant jusqu'à 800 mètres d'altitude.

Plantes industrielles. — Les plantes industrielles dont on pourrait tenter la culture en Corse sont le tabac, la betterave à

sucré, le lin et le chanvre, le sorgho à balais, les plantes à parfum et peut-être le coton.

La culture du tabac a été abandonnée, celle du lin et du chanvre, malgré l'attrait de la prime, occupe moins d'une centaine d'hectares ce qui est tout à fait insuffisant.

Les essais de culture du coton faits sous la direction du professeur d'agriculture de Sartène ont donné, cette année, des résultats encourageants mais on en est tout à fait à la période des expériences. On peut en dire autant de ce qui est relatif à la betterave à sucre et aux plantes à parfum. Certainement ces cultures pourront octroyer une place dans l'agriculture de l'île, mais leur heure n'est pas encore venue; ce qui presse le plus et qui est plus facile à obtenir serait d'apprendre aux cultivateurs corses à récolter sur leurs terres tout ce qui est nécessaire à la vie de leurs familles, plutôt qu'à faire des cultures d'exportation et de vente dont les bénéfices sont souvent pur mirage.

CHAPITRE III

ORIENTATION A DONNER A L'AGRICULTURE CORSE

Les statistiques qui précèdent présentent un certain intérêt, mais leur exactitude n'est que très rapprochée et elles ne prennent de signification claire que lorsqu'on peut les comparer aux données correspondantes d'autres départements. Mais quoi qu'on fasse, elles ne font pas ressortir avec assez de netteté les besoins du pays et les ressources dont il dispose. Pour la Corse il existe d'autres documents statistiques bien plus instructifs, ce sont les statistiques douanières d'importation et d'exportation. Elles permettent de juger immédiatement de la situation réelle du pays, de voir ce qu'il peut vendre et ce qu'il est obligé d'acheter. Il est clair que sa prospérité pourra être augmentée de deux façons, soit en augmentant ses ventes, soit en diminuant ses achats et des deux méthodes la dernière est la plus sûre car en satisfaisant en nature à des besoins toujours pareils, elle échappe aux aléas inséparables de toute opération de vente dont les résultats, bons ou mauvais, sont liés beaucoup plus au cours du marché, aux frais divers qu'à la qualité réelle des produits mis en vente.

Nous avons mis en regard dans les tableaux ci-joints la liste d'un certain nombre de produits agricoles importés ou exportés en 1889 et en 1907, et nous avons essayé d'établir au port corse d'embarquement ou de débarquement la valeur vénale approximative de ces produits en admettant que leurs prix n'aient pas varié dans la période considérée.

Evaluation des exportations pendant les années 1889 et 1907 des principaux produits agricoles.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	UNITÉS	PRIX unitaires.	QUANTITÉS EXPORTÉES		VALEUR TOTALE	
			en 1889.	en 1907.	pour 1889.	pour 1907.
Chevaux, juments.....	Tête.	»	53	161	»	faible valeur.
Mules, mulets, ânes, anesses.....	Idem.	»	»	27	»	Idem.
Beufs, vaches.....	Idem.	200 »	»	448	»	89.600
Béliers, brebis, moutons, chèvres.....	Idem.	»	»	980	»	faible valeur.
Porcs.....	Idem.	100 »	»	3.099	»	309.909
Bois commun	} brut..... } à brûler.....	1.000	10	2.920	»	29.200
	scié.....	25 »	10.065	2.018	251.625	50.450
Bois d'ébénisterie, buis, bouchons de pipes.....	Kilogr.	0 05	»	1.878.656	»	93.900
Charbon de bois.....	1.000 kilogr.	60 »	19.969	20.066	1.198.140	1.203.960
Châtaignes et leur farine.....	Kilogr.	0 10	2.866.391	4.758.314	286.639	475.831
Citrons, oranges et leurs variétés.....	Idem.	0 20	125.411	1.296.786	25.082	259.357
Ecorces à tan.....	Idem.	0 11	1.154.376	1.422.154	126.981	156.436
Extrait de châtaignier.....	Idem.	0 17	»	17.073.986	»	2.902.577
Fromages.....	Idem.	1 50	59.625	1.132.529	89.437	1.698.793

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	UNITÉS	PRIX unitaires.	QUANTITÉS EXPORTÉES		VALEUR TOTALE	
			en 1889.	en 1907.	pour 1889.	pour 1907.
Fruits de table frais et secs.....	Kilogr.	0 40	254.083	1.043.635	101.633	417.454
Grains à ensemercer.....	Idem.	0 90	"	186.991	"	168.292
Huiles d'olives.....	Idem.	1 10	2.667.870	383.055	2.934.657	421.360
Laine en masse.....	Idem.	3 "	82.806	147.081	248.418	441.243
Liège brut et en planches.....	Idem.	0 30	1.069.803	2.011.887	320.940	603.566
Légumes frais.....	Idem.	0 20	"	444.021	"	88.804
Peaux brutes.....	Idem.	1 50	196.516	259.442	294.774	389.163
Boissons.....	Idem.	1 "	95.541	175.350	95.541	175.350
Soie en cocons grège, etc.....	Idem.	10 "	"	17.757	"	177.570
Vin ordinaire.....	Litre.	0 15	3.610.336	424.587	541.550	63.688
Totaux.....					6.667.967	10.418.834

Evaluation des importations pendant les années 1889 et 1907 des principaux produits agricoles.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	UNITÉS	PRIX unitaires.	QUANTITÉS IMPORTÉES		VALEUR TOTALE		
			en 1889.	en 1907.	pour 1889.	pour 1907.	
Bœufs, vaches.....	Tête.	300 "	2.505	295	751.500	88.500	
Saindoux.....	Kilogr.	1 40	"	77.369	"	108.316	
Œufs de volaille.....	Idem.	1 50	"	42.826	"	64.239	
Beurre.....	Idem.	3 "	1.120	19.678	3.360	59.010	
Fromages.....	Idem.	1 60	362.941	282.020	585.705	451.232	
Poissons salés et conservés.....	Idem.	0 70	374.679	445.593	262.275	311.915	
Froment.....	Graines.....	Quintal.	22 "	1.544	11.886	33.968	261.052
		Idem.	33 "	206.647	224.320	6.819.351	7.402.560
Riz.....	Farine.....	Kilogr.	0 25	245.836	652.510	61.459	163.127
Pommes de terre.....		Idem.	0 10	708.996	930.728	70.899	93.072
Sucres.....	Idem.	0 90	1.333.737	2.971.547	1.200.363	1.634.435	
Tabac.....	Idem.	0 55	330.809	274.921	363.889	302.413	
Huile d'olives.....	Idem.	1 10	"	41.782	"	62.673	
Huile d'arachide.....	Idem.	1 50	"	189.316	"	189.316	
Fourrage.....	Idem.	1 "	1.186.673	2.272.913	118.667	227.291	
Vin ordinaire.....	Idem.	0 10	563.913	1.490.019	84.586	223.502	
Eau-de-vie et alcool.....	Litre.	0 15	785.750	915.186	1.100.000	1.281.260	
Bière.....	Idem.	1 40	"	671.004	"	228.141	
Bois à construire....	Brut.....	Kilogr.	0 34	"	126	faible valeur.	faible valeur.
		Idem.	"	37	197	Idem.	Idem.
Peaux préparées.....	Scié.....	8 "	244.380	361.471	1.955.040	2.891.768	
Totaux.....					13.406.062	16.043.822	

Ce qui frappe tout d'abord dans l'examen de ces tableaux, c'est que la Corse qui devrait être surtout agricole achète notablement plus de produits agricoles qu'elle n'en vend. Comme son industrie est nulle et son commerce purement local, elle ne peut combler le déficit de 3 à 4 millions qui sépare le montant de ses ventes de celui de ses achats que par l'appoint des traitements et retraites des fonctionnaires et par un appauvrissement progressif en capital.

Exportations.

Si l'on examine le détail des produits qui vont à l'exportation, on trouve surtout des produits naturels, bois, charbons de bois, liège, écorce à tan, extraits de châtaignier, châtaignes, produits pastoraux, fromages, peaux et laine. Les produits dont l'obtention demande un effort agricole réel ne représentent guère qu'un million sur un ensemble d'exportation d'une dizaine de millions, et ils appartiennent tous aux cultures dites riches, dont la richesse n'est souvent qu'apparente: culture de la vigne, des légumes et des fruits. Il y a un grand intérêt certainement à développer ces cultures, mais il ne faut pas oublier qu'elles ne peuvent pas affecter considérablement la prospérité générale de l'île et qu'elles ne peuvent guère être rémunératrices que dans

le voisinage des voies ferrées ou dans la banlieue des ports d'embarquement. Ce n'est donc pas à elles qu'il faut spécialement songer, lorsqu'on parle du relèvement agricole de la Corse. On arriverait facilement à des résultats plus certains, intéressant presque toutes les communes de l'île, en faisant le même effort sur l'amélioration de l'exploitation des oliveraies qui permettrait d'exporter chaque année pour 2 ou 3 millions d'huile excellente, dont la conservation est facile, dont les prix de vente seraient moins sujets à fluctuation que ceux des citrons, des cédrats et des primeurs.

L'exploitation du bétail qui suffit déjà et au delà aux besoins de la Corse pourrait faire aussi de grands progrès et alimenter, pour le plus grand profit de tous les cultivateurs corses, un important commerce d'exportation sur le continent. Les progrès à faire dans cette voie sont considérables, puisque tout ou presque tout est à faire, qu'il s'agisse de l'amélioration des races, des meilleures méthodes d'exploitation et de la substitution partielle des cultures fourragères à la vie purement pastorale. L'exportation totale des produits animaux ne dépasse guère 3 millions à l'heure actuelle sur lesquels les fromages de Roquefort représentent plus de la moitié, soit 1,700,000 fr. Avec la création de ressources

fourragères, un meilleur entretien des pâturages, cette exportation pourrait facilement être doublée. La vente sur le continent d'animaux de trait a une importance négligeable; il en est de même pour les animaux de boucherie, sauf pour le porc qui donne lieu à une expédition d'environ 3,000 têtes. On peut donc dire, sans exagération, que le développement de l'élevage du bétail permettrait de doubler ou tripler le chiffre des exportations correspondantes. Il aurait, en outre, l'avantage de produire du fumier presque indispensable dans toute exploitation agricole.

Importation.

Si l'on procède au même examen des produits agricoles importés, on trouve des fromages pour 500,000 fr., de l'huile pour 250,000 fr., du vin pour 200,000 fr., du beurre, des poissons salés en Corse, pour près de 300,000 fr., des farines et des grains pour près de 8 millions au port de débarquement et certainement pour 9 millions sur les lieux de consommation, des œufs de volaille pour 65,000 fr., des pommes de terre pour 100,000 fr., des fourrages pour 227,000 fr., du tabac pour 300,000 fr., du sucre pour 1,600,000 fr., de l'alcool pour 1,200,000 fr., des peaux préparées pour 2,900,000 fr. Et cependant on ne trouve pas une seule tan-

nerie en Corse où l'on trouverait sur place les peaux brutes, l'écorce à tanner et même les extraits de châtaigniers.

La plupart, pour ne pas dire tous les produits énumérés précédemment, pourraient facilement être produits sur place; le blé importé qui, à lui seul, représente plus de la moitié de ces importations serait très facilement récolté dans l'île; il suffirait d'emblaver 20,000 à 30,000 hectares de plus. Le résultat à espérer serait d'autant plus certain que la Corse récoltait, vers 1860, du blé, non seulement pour ses besoins, mais même pour l'exportation. Cette culture serait encore plus facile aujourd'hui grâce à l'emploi des engrais phosphatés qui permettraient de laisser les terres en culture en permanence et d'abandonner peu à peu la coutume un peu barbare de l'écobuage.

Toutes les raisons qui ont été produites devant la sous-commission pour justifier l'abandon de la culture du blé sont de mauvaises raisons. Il n'est pas exact que le prix du blé soit trop bas, il vaut en Corse 22 fr. au moins, comme sur le continent, mais en réalité, pour le cultivateur corse qui ferait du blé pour ne plus acheter de farine, il vaudrait bien davantage. Sa valeur serait correspondante à la valeur d'achat de la farine majorée par les frais de courtage et de transport; elle peut être évaluée à une trentaine de francs. Il semble donc bien plus simple d'amener l'agriculture corse à reprendre une culture ancienne possible presque partout, susceptible de lui apporter une dizaine de millions d'économie, que de la pousser de suite dans la voie de cultures d'exportation, dites riches, bien plus difficiles, bien plus localisées et bien plus aléatoires, en raison des difficultés de transport et surtout de débouchés. Donner comme objectif unique à la Corse la conquête pour la vente des marchés du continent est un mirage. La vérité économique pour l'agriculture corse, comme pour l'agriculture de tout autre département, est de commencer par s'organiser pour se passer des importations des autres régions de production. Cette vérité est encore plus évidente pour une île dont tous les échanges sont grevés de formalités coûteuses, de frais de transport et de commission très onéreux.

Sur le continent il n'est pas de départements plus prospères que ceux qui n'achètent rien, bien qu'ils vendent peu. La prospérité de ceux dont toute l'agriculture est orientée pour la vente est au contraire passagère. Rien n'est plus instructif à cet égard que ce qui se passe à l'heure actuelle dans nos départements viticoles, qui pendant une vingtaine d'années semblaient être les plus riches. Il faut que cette crise sans précédent serve de leçon aux cultivateurs corses; il faut qu'elle leur apprenne que la condition première de toute prospérité durable en agriculture est de produire tout ce qui est nécessaire à ses besoins journaliers. Ce n'est que lorsque ces besoins sont satisfaits que l'on peut tenter pour l'exportation au loin quelques cultures bien adaptées au sol et au climat de la région considérée. Sous ce rapport, la Corse est mieux partagée qu'aucun autre département. Son climat lui permet de tenter et de réussir toutes les primeurs, toutes les cultures fruitières, depuis le cédratier jusqu'au châtaignier; la culture des plantes à parfum et diverses cultures industrielles telle que celle du cotonnier, de la betterave à sucre, du sorgho à balai, du tabac, etc.

Mais ces cultures demandent beaucoup de savoir, d'expérience et de capitaux; elles restent soumises aux incertitudes des débouchés, aux frais de courtage et de transport.

Elles doivent être envisagées par l'agriculture corse comme une source importante de bénéfices à venir, si l'on veut prochains,

mais il faut bien qu'elle se garde de les considérer comme la base de sa prospérité de demain. Le salut de l'agriculture corse est dans le retour aux cultures de céréales pour ses besoins propres et dans le développement des cultures fourragères et de l'élevage du bétail.

CHAPITRE IV

MESURES A PROPOSER

La prospérité agricole telle qu'elle a été envisagée au chapitre précédent ne peut pas être en quelque sorte décrétée par le Gouvernement. Elle ne peut être que le résultat du travail éclairé et persévérant de la population indigène ou immigrée dans l'île. Mais le Gouvernement peut et doit intervenir pour créer un milieu favorable au libre développement et au plein épanouissement des initiatives privées.

C'est ainsi qu'il a pour premier devoir d'assurer la sécurité des personnes, des biens et des récoltes.

Par l'éducation et l'instruction professionnelle, il doit modifier dans un sens favorable la mentalité des individus et des collectivités, répandre les bonnes méthodes de culture, les meilleures espèces animales et végétales, faire connaître des cultures nouvelles et rémunératrices.

Il peut encourager par des primes, des subventions, des récompenses honorifiques les bonnes volontés qui se manifestent.

Il peut faciliter les échanges par la création de foires et marchés, la création de routes, le développement des moyens de communication, l'amélioration des tarifs de transport par voie ferrée ou maritime.

Il peut prendre les mesures nécessaires pour faciliter l'application à la Corse des lois anciennes et récentes concernant les syndicats, le crédit, la coopération, la mutualité agricole, la construction de maisons à bon marché, la constitution de jardins ouvriers, etc.

Il peut prendre l'initiative des travaux d'intérêt collectif ou public dont la conception et l'exécution dépassent les forces d'un simple particulier. Il peut les subventionner ou même les exécuter à ses frais.

Nous allons passer rapidement en revue ces différentes formes d'intervention de l'Etat et essayer de montrer l'intérêt particulier que chacune d'elles peut présenter pour le département de la Corse.

Police rurale.

Nous avons vu précédemment qu'en fait la police rurale n'existe pas en Corse. Si l'on excepte du territoire la banlieue des villes et des villages, quelques propriétés closes bien gardées ou payant rançon, et les forêts soumises au régime forestier, le reste de l'île est livré à tous les abus d'une vaine pâture et d'un libre parcours qui s'exercent non seulement sur les terres libres de récolte mais encore sur les terres ensemencées.

Le nombre des condamnations encourues par les délinquants soit en justice de paix, soit devant les tribunaux est considérable, bien que toutes les victimes n'osent pas porter plainte. Mais, soit que ces condamnations soient trop légères, soit que leur efficacité soit nulle, on constate plutôt une aggravation de la situation.

Tout cela explique pourquoi on observe tant de parcelles autrefois cultivées, entourées de murs en pierres sèches, en partie démolies, complètement abandonnées. Elles ont fait retour au domaine commun livré au parcours vagabond des moutons, des chèvres, des porcs, des bœufs de labour et des mulets de charretiers. Un des maires répondant au questionnaire concernant les plages,

écrit : « Les bergers ne se livrent à aucune culture ou, pour parler plus exactement, ils détruisent toutes les cultures. »

Il n'y a peut-être pas lieu de chercher d'autres causes expliquant l'abandon de la culture du blé. C'est dans les vallées que l'on pouvait tenter avec quelque succès la culture des céréales, loin des habitations perchées sur les hauteurs et, par suite, à la portée et à la merci du premier troupeau qui passe. C'est pour la même raison aussi que l'on ne trouve pas ou presque pas de prairies naturelles fauchables, bien entretenues et moins encore de prairies artificielles. Le pâturage suffit à tout, envahit tout, empêche tout.

Cependant la servitude de parcours et le droit de vaine pâture avaient été abolis par la loi du 28 juin 1854; dans les années qui suivirent, la production de l'île en blé était suffisante non seulement pour ses besoins propres, mais même pour l'exportation. Cette loi bienfaisante a cessé peu à peu en fait d'être appliquée. Les lois plus récentes du 9 juillet 1889 et du 22 juin 1890, concernant toute la France et contenant les mêmes dispositions, ne sont pas appliquées davantage.

Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que les continentaux qui vont si volontiers créer des exploitations agricoles en Algérie, en Tunisie, ou plus loin évitent avec tant de soins de s'arrêter en Corse et d'y apporter leurs capitaux. C'est sans doute aussi pour la même raison que les ouvriers italiens qui se fixent si souvent et fondent une famille dans les autres départements français ne font que passer en Corse pendant la saison des travaux et emportent leurs salaires dans leurs pays. C'est dans un cas comme dans l'autre, qu'il s'agisse de capitaux ou de main-d'œuvre, d'expérience agricole ou de travail manuel autant de perdu pour la Corse.

Aussi, nous pensons que ce qu'il importe le plus pour l'agriculture de la Corse, ce qu'il faut faire avant toute chose est une réorganisation de la police rurale complétée si possible par la suppression du port d'armes.

Il y aurait lieu d'étudier la possibilité d'ajouter aux sanctions actuelles la prison que l'on fait sans ennui, l'amende que l'on ne paye pas, la confiscation du troupeau et sa vente au besoin sur le continent pour assurer le paiement des amendes.

Lorsque les Corses, plus nombreux que l'on ne croit, animés d'esprit de progrès, lorsque les continentaux entreprenants sauront qu'ils sont en pleine sécurité comme dans un autre département, qu'ils ne seront pas menacés, ni frustrés, du fruit de leur travail, on verra l'agriculture de l'île entraînée par l'exemple des nouveaux venus rattraper le temps perdu et devenir comparable à celle de nos départements méditerranéens.

Travaux agricoles d'intérêt collectif ou public.

Ces travaux sont ceux qui ne peuvent pas être exécutés par de simples particuliers parce qu'ils concernent toute une région. Ils doivent donc être entrepris par une association des propriétaires intéressés, ou par l'Etat. Tels sont les canaux d'irrigation, les dessèchements de marais, les comblements d'étangs, les endiguements des cours d'eau, les curages, les colmatages, les chemins d'exploitation, les drainages, etc.

Bien qu'un nombre assez considérable de projets de cette nature aient été étudiés par le service hydraulique — et l'on peut en trouver la nomenclature dans le rapport de l'ingénieur en chef au conseil général — bien peu ont été exécutés ou l'ont été aux frais de l'Etat. Les quelques associations syndicales

existantes, et l'on peut citer celle du canal de la Casinca ainsi que celle de la plaine de Campo dell Oro, entretennent fort mal les travaux dont elles doivent assurer le bon fonctionnement et la conservation.

Mais parmi tous ces travaux, les seuls qui actuellement intéressent l'opinion publique en Corse, sont ceux qui concernent l'assainissement de la plaine orientale et accessoirement les basses vallées de la côte occidentale où la malaria règne pendant presque tout l'été. Toute la zone comprise entre le niveau de la mer et la côte 250 à 300 est réputée et est effectivement dangereuse. Cette région considérable qui est la plus tempérée de l'île la moins accidentée, la seule qui contienne au bord des rivières des bandes plus ou moins larges de terres d'alluvions, vraiment fertiles, est presque inhabitable pendant les mois d'été, n'est parsemée que de quelques cabanes, est à peine cultivée et sert presque uniquement de pâturage d'hiver. On conçoit donc l'intérêt considérable pour l'avenir agricole de la Corse, qui s'attache à l'exécution de travaux susceptibles de rendre ces plaines salubres et constamment habitables.

Il paraît bien prouvé maintenant que les moustiques, du genre anophèles, sont les agents nécessaires de la transmission de la maladie. Il en résulte que le fléau peut être combattu en partie par l'exécution toujours imparfaite ou incomplète de grands travaux d'assainissement qui s'opposent à la pullulation des moustiques. Mais il ne faut pas pour autant négliger de défendre l'organisme contre la maladie, car si les chances de contagion diminuent avec le nombre des étangs pestilentiels, elles diminuent également avec le nombre des contagieux. Et c'est pour cela qu'il convient aussi de combattre la fièvre par des distributions de quinine, par une alimentation suffisante, la consommation d'eau de bonne qualité et l'habitation de logements sains aux fenêtres grillagées. C'est ce qu'enseigne l'expérience. En Corse, le domaine national de Casabianda qui avait été jugé inhabitable pour des forçats, qui se trouve dans la région la plus fâcheusement réputée de toute la côte orientale permet actuellement le séjour continu des familles d'ouvriers. Il a suffi pour cela d'exécuter les travaux d'assainissement les plus urgents, de faire une adduction de bonne eau de source, de loger, de nourrir convenablement ces ouvriers et de mettre de la quinine à leur portée. Cependant la disparition des étangs et marais existant sur le domaine est loin d'être complète; le comblement de l'étang de Ziglione n'est pas achevé, l'étang de Del Sale souvent rempli par les crues s'égoutte fort imparfaitement.

Le même fait peut s'observer sur le continent, par exemple dans les Dombes qui était une des régions les plus malsaines de France et dont la salubrité ne laisse plus rien à désirer. Cependant la moitié au plus des anciens étangs a été supprimée mais en même temps les conditions de vie et de prospérité matérielle des populations agricoles se sont considérablement améliorées.

On peut donc hardiment conclure de là que les travaux projetés sur les côtes de la Corse seront efficaces contre la malaria, pourvu que les ouvriers et population du pays consentent en même temps à se soumettre aux règles d'une bonne hygiène générale, et c'est peut-être là que se trouve la plus grosse difficulté à vaincre.

Nous avons vu précédemment qu'un tiers au moins de la population de l'île était intéressée au dessèchement de la côte orientale et un autre tiers à celui des vallées de la côte occidentale.

L'assainissement de la côte orientale et les voies et moyens pour la réaliser ont fait l'objet d'un projet de loi déposé par le Gouvernement. Il a été adopté par la com-

mission de l'agriculture et se trouve actuellement soumis à l'examen de la commission du budget. Notre commission n'aura donc pas à en connaître, au moins pour le moment. Il lui sera cependant permis de trouver un peu long le délai de dix-sept ans prévu au projet de loi pour l'exécution des travaux. Cette longue durée d'exécution qui ne peut qu'entraîner des dépenses supplémentaires par suite de l'augmentation des frais généraux, qui retardera d'autant la mise en valeur de la plaine, qui ne permettra pas aux entreprises chargées de la voie ferrée de Gisonaccio à Bonifacio de profiter de l'assainissement n'est justifiée que par la nécessité de ne pas grever le budget de l'agriculture d'une charge annuelle trop lourde.

Il serait peut-être possible d'étudier une combinaison en vertu de laquelle le département, à l'exemple des chambres de commerce pour les travaux des ports, avancerait les sommes nécessaires qui lui seraient remboursées par l'Etat en 17 annuités.

Enfin, pour assurer l'unité de vue et des travaux, permettre une exécution rapide des études, il faudrait constituer à Bastia un service spécial temporaire, comprenant un ingénieur et le personnel nécessaire de conducteurs et de commis. Ce service serait naturellement payé sur les fonds de l'assainissement et coûterait d'autant moins cher que la période d'exécution serait plus courte.

Il nous reste à examiner comment pourront s'opérer, après l'assainissement, le défrichement, le peuplement et la mise en culture d'une aussi vaste surface. On peut évaluer, en effet, à 100,000 hectares la surface des communes riveraines de la mer et au moins à 60,000 hectares la zone que la malaria rend dangereuse. Or, il n'existe ni maisons, ni hameaux, les terres abandonnées sont à l'état de maquis, les propriétaires sont loin et aussi pauvres de main-d'œuvre que de capitaux.

Cependant la répartition de la propriété serait, dans tout autre département, favorable à une rapide mise en valeur. Le territoire de ces communes sans être émietté est cependant réparti entre un nombre de propriétaires assez grand (12,000) pour qu'eux seuls et leur famille représentent une véritable armée de travailleurs. D'autre part, il existe une centaine de propriétés ayant plus de 100 hectares sur lesquels seront expérimentées au profit de tous les meilleurs méthodes de défrichement et de mise en culture. Les 12,000 propriétaires plus petits qui possèdent au total 83,000 parcelles de 100,000 hectares environ de superficie totale n'auront qu'à suivre leur exemple, au besoin à se réunir pour louer une défonceuse à vapeur.

La nécessité comme la sagesse exigent que les travaux de mise en culture ne s'exécutent que petit à petit avec les bénéfices des premières améliorations réalisées. Il faudra partir de la production du lait pour les fromageries de Roquefort, puis débroussailler les terres pour augmenter les ressources pastorales, défricher progressivement en faisant deux ou trois récoltes de céréales, puis créer des prairies artificielles pour constituer les réserves fourragères et augmenter d'autant le bétail de vente.

Côte occidentale.

Les travaux à entreprendre sur la côte occidentale sont loin d'offrir la même importance et les mêmes difficultés que ceux qui sont projetés sur la côte orientale. Mais ils ont néanmoins leur intérêt puisque la population qu'ils intéressent représente aussi près d'un tiers de la population de l'île.

Ces travaux, qui doivent être exécutés près des embouchures des divers cours

d'eau, comprennent également des curages, des régularisations de lit, des endiguements, des comblements de marais ou des dessèchements d'étangs. Ils devraient presque toujours être complétés par la construction de petits canaux d'arrosage, quelquefois par l'établissement de barrages réservoirs et même par des travaux de reboisement du bassin supérieur de la rivière.

Comme ils n'intéressent jamais que quelques centaines d'hectares, ils doivent être entrepris par des associations syndicales de propriétaires intéressés, subventionnées par l'Etat et le département. La loi du 16 septembre 1807, relative au dessèchement des marais pourrait être appliquée pour certains de ces travaux, mais, en fait, on a plus volontiers recours aujourd'hui aux lois plus souples des 21 juin 1865-22 décembre 1888 relatives aux associations syndicales qui peuvent se constituer pour l'exécution de toute espèce de travaux d'amélioration agricole d'intérêt collectif.

La contribution de l'Etat aux travaux de cette nature est ordinairement du tiers des dépenses réellement exécutées; en Corse, cette subvention pourrait vraisemblablement être portée à la moitié. Le département pourrait, de son côté, sur ses ressources éventuelles, allouer à ces associations une subvention du quart. Les propriétaires bénéficiaires des travaux n'auraient plus ainsi à supporter qu'un quart des dépenses faites.

Cette participation est, comme on le voit, des plus minimes, mais elle est nécessaire pour que les syndicats aient conscience des dépenses faites, de la valeur des travaux exécutés et de la nécessité des efforts à faire pour en assurer l'entretien et la bonne conservation.

Malheureusement, il est très difficile, au moins pour le moment, aux associations syndicales autorisées d'inspirer confiance à un prêteur. Leur solvabilité à l'égard des tiers réside dans la possibilité pour le préfet d'inscrire d'office au budget de l'association le crédit nécessaire pour faire face aux dépenses exigibles. Or, les préfets ont rarement usé de cette faculté et le nombre des associations syndicales qui n'ont pas fait face à leurs engagements est tel qu'elles ne jouissent plus d'aucun crédit auprès des établissements de prêts, tels que le Crédit foncier ou la caisse des dépôts et consignations.

Il serait donc indispensable de transformer cette faculté du préfet en obligation stricte comme cela vient d'être fait par l'article 8 de la loi du 26 avril 1906 pour les associations syndicales de l'Algérie. Une commission spécialement chargée d'étudier cette question au ministère de l'agriculture a proposé dans ce but de rédiger comme suit l'article 15 de la loi du 21 juin 1865 et 22 décembre 1888 :

« Les taxes ou cotisations sont recouvrées sur des rôles dressés par le syndicat chargé de l'administration de l'association approuvées et rendus exécutoires par le préfet. Le recouvrement en est fait comme en matière de contributions directes. Si le préfet constate qu'on a omis d'inscrire au budget un crédit à l'effet de pourvoir à l'acquittement des dettes exigibles, il doit, après mise en demeure, inscrire d'office le crédit nécessaire pour faire face à ces dépenses. Contre le refus de cette inscription d'office les créanciers de l'association pourront se pourvoir devant le conseil d'Etat.

Cette modification du texte de la loi est presque indispensable pour assurer, tout particulièrement en Corse, son fonctionnement normal.

Il serait très désirable aussi pour l'exécution des travaux entrepris par les associations syndicales ou même par l'Etat de pou-

voir remplacer le jury d'expropriation dont le fonctionnement a donné lieu en Corse à de si graves abus, par des experts qui seraient ou choisis d'un commun accord par les parties en cause, comme il est exposé à l'article 8 de la loi du 16 septembre 1807, ou nommés par le tribunal dans des conditions analogues à celles qui sont prévues aux articles 32, 33 et suivants de la loi italienne du 25 juin 1865-18 décembre 1879 relatives aux expropriations pour cause d'utilité publique.

Pour l'exécution en Sardaigne de travaux analogues à ceux qui sont prévus pour la Corse, l'application de la loi précitée a donné lieu par hectare à des indemnités d'expropriation qui ont varié :

A Sestus, de 1,500 à 2,000 fr. pour des terres arables ;

A Campidano, de 1,200 à 1,300 fr. pour des terres arables ;

A San Vito, de 200 à 500 fr. pour des broussailles susceptibles de défrichement et de labour ;

A Cagliari, de 3,000 à 5,000 fr. dans le voisinage de la ville ;

A Assenic, de 900 à 1,200 fr. pour des terres arables ;

A Pula, de 1,200 à 1,700 fr. pour des terres arables ;

A Bari-Sardo, de 1,000 à 1,500 fr. pour des terres arables ;

A Tertenia, de 1,000 fr. à 2,000 fr. pour des terres arables.

Enseignement agricole.

Une des préoccupations qui se sont le plus souvent fait jour devant la sous-commission a trait à la recherche des moyens propres à modifier la mentalité du peuple corse, à le détourner de cette espèce de nostalgie des emplois rétribués par l'Etat et à lui faire comprendre tout le bien-être et tous les bénéfices plus considérables qu'il pourrait retirer de la mise en valeur de la terre natale.

Cette évolution, qui pourrait se faire par l'exemple si la Corse était plus accueillante aux initiatives du dehors qui viendraient s'implanter chez elle, ne peut guère être tentée dans l'état actuel des choses que par l'éducation et l'instruction dès l'école primaire. M. le directeur de l'enseignement primaire a tracé un programme excellent de l'œuvre à réaliser ; malheureusement c'est un effort à poursuivre pendant de longues années qui ne pourra faire sentir ses effets bienfaisants que lorsque les maîtres actuels auront fait place à d'autres maîtres ayant d'autres tendances.

Le ministère de l'agriculture a dans ses attributions l'enseignement agricole proprement dit qui s'adresse à des adultes et à des jeunes gens dont le nombre comme celui des professeurs est forcément restreint.

Cette organisation comprend l'école pratique d'agriculture d'Ajaccio et les chaires départementales et spéciales d'agriculture qui sont l'équivalent des chaires ambulantes de l'Italie.

L'école pratique d'agriculture d'Ajaccio est installée dans l'ancien pénitencier désaffecté de Cactelluccio. Le domaine qui lui est annexé a une étendue d'environ 150 hectares, soit 100 hectares de moins que n'en renfermait le domaine primitif du pénitencier. La topographie du sol est très accidentée, mais les pentes trop déclives ont été aménagées en planches horizontales superposées, convenant parfaitement aux cultures fruitières et à la vigne. Au fond de la vallée se trouvent des prairies arrosées dont le foin contribue à entretenir une vacherie de laitières montbéliardes. Un réservoir dominant tout le domaine permet d'arroser des cultures de primeurs et de fleurs.

Un nombre déjà respectable d'orangers, d'amandiers, d'oliviers sont en plein rapport. Le directeur actuel se propose de l'augmenter considérablement. Il n'est pas douteux, dans ces conditions, que ce domaine deviendra dans quelques années un modèle et pourra fournir à tous les agriculteurs qui viendront le visiter d'excellentes leçons de choses sur les diverses cultures et spéculations qui peuvent être abordées avec succès dans l'île.

L'école proprement dite donnera peut-être des renseignements moins satisfaisants. Elle reçoit, chaque année, une dizaine d'élèves âgés de treize à quinze ans qui y font trois années d'études. Malheureusement il se passe à Ajaccio ce qui se passe dans la plupart des écoles pratiques du continent, c'est que la plupart de ces jeunes gens ne retournent pas volontiers à la terre et cherchent plutôt à utiliser leur diplôme, soit pour continuer leurs études dans les écoles nationales du continent, soit pour trouver une situation appointée quelconque. Aussi, malgré les désirs exprimés maintes fois devant la sous-commission, nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de créer d'autres ou même une autre école pratique d'agriculture en Corse. Celle qui existe, grâce à son étendue, grâce à l'eau d'irrigation dont elle dispose peut parfaitement suffire à tous les besoins et donner même aux jeunes gens de la région de Bastia toutes les connaissances nécessaires pour conduire convenablement soit des cultures maraîchères, soit des prairies arrosées. D'ailleurs on ne compte qu'une quarantaine d'écoles pratiques d'agriculture pour toute la France, soit un peu moins d'une par deux départements ; la Corse est donc loin d'être sacrifiée.

Par contre, il pourrait être intéressant de créer à Bastia et même dans d'autres arrondissements une école d'agriculture d'hiver, ou de saison, en choisissant la saison du plus fort chômage des travaux agricoles. Cette forme d'école qui a déjà donné d'excellents résultats à Langres, à Chartres, à Troyes, à Lons-le-Saunier, ne s'adresse pas à la même clientèle d'élèves que l'école pratique. Elle s'adresse à des fils de petits cultivateurs travaillant chez leurs parents et âgés d'au moins quinze ans ou mieux seize ans, sans limite d'âge supérieure. Elle a pour but de faire des praticiens éclairés plutôt que des jeunes gens ayant une instruction méthodique complète. L'école ne fonctionne que pendant quatre mois d'hiver, de novembre à mars, de façon à permettre aux élèves de retourner dans leur famille pendant la période des gros travaux. Comme on ne donne pas de diplôme à la sortie, comme on ne s'adresse qu'à des jeunes gens ou même à des adultes ayant déjà leur place dans l'exploitation familiale, on est à peu près sûr de n'avoir pas de pertes et de rendre tous ces jeunes gens à la campagne.

L'organisation de ces écoles est d'ailleurs des plus simples. Celle de Langres est installée dans le collège de la ville, celle de Troyes au lycée ; les élèves sont pensionnaires ou externes aux mêmes conditions que les élèves du collège ou du lycée. Celle de Langres a été organisée par arrêté ministériel avec le concours du conseil général de la Haute-Marne, de la ville de Langres et de la société d'agriculture. Celle de Troyes a été organisée par décision du conseil général de l'Aube avec le concours de la ville de Troyes, des diverses sociétés agricoles ou forestières du département et installée au lycée avec la simple autorisation des ministres de l'agriculture et de l'instruction publique. On pourrait tout aussi bien concevoir l'installation d'une semblable école dans une école primaire supérieure.

Le budget de ces écoles est des plus réduits ; il est de 5,400 fr. pour celle de Langres dont 3,400 fr. pour indemniser les 9 professeurs ou chefs d'ateliers et 2,000 fr. de bourses. Celui de l'école de Troyes ne dépasse pas 5,100 fr. L'organisation de ces écoles ne nécessite la nomination d'aucun professeur. On met à contribution un établissement d'instruction pouvant loger des pensionnaires et à qui les élèves payent pension ou demi-pension, le professeur d'agriculture, des professeurs de l'établissement, un vétérinaire, un agent des eaux et forêts qui, chacun dans leur spécialité, moyennant une rétribution modeste, consentent à faire une série de leçons de choses aux élèves de l'école.

Ces leçons sont complétées par des travaux manuels dans les ateliers et par des visites dans les exploitations ou les usines agricoles les plus intéressantes des environs.

Le nombre des élèves de l'école de Langres, qui était de 12 en 1902, s'est élevé à 27 en 1903, 37 en 1904, 41 en 1905, 40 en 1906 et 37 en 1907.

Or tous ces jeunes gens retournent à la ferme avec une solide instruction professionnelle sans avoir perdu le contact, entre les deux hivers d'études, avec les travaux des champs ; la dépense annuelle est trois ou quatre fois plus faible que celle d'une très modeste école pratique, qui ne rend à l'agriculture locale que 2 ou 3 élèves chaque année. Les résultats obtenus sont donc tout à l'avantage de l'école d'hiver ou de saison qui doit rester le type des autres écoles d'enseignement pratique agricole que l'on pourrait désirer créer en Corse. Bastia, qui est le centre économique d'une région où l'agriculture fait chaque jour des progrès considérables, pourrait être choisi pour une première tentative.

La Corse possède 5 professeurs d'agriculture, dont 1 professeur départemental et 4 professeurs spéciaux en résidence dans chacun des arrondissements. Le nombre total de ces fonctionnaires est de 226 pour toute la France, il y en a donc 2,5 par département. La Corse est, par suite, deux fois mieux partagée sous ce rapport, mais il est bon de reconnaître que dans un pays aussi arriéré et aussi accidenté la mission de ces fonctionnaires est encore trop lourde. Leurs attributions augmentent en effet chaque année. Ils doivent :

1° L'enseignement agricole sédentaire, soit à l'école normale primaire, soit dans un collège ou une école primaire supérieure ;

2° Contribuer à surveiller et à inspecter l'enseignement primaire agricole ;

3° Vulgariser les connaissances et les progrès agricoles par des conférences dans les communes rurales, des brochures ou des publications dans les journaux locaux ;

4° Organiser et diriger les champs d'expérience ou de démonstration, les pépinières départementales ;

5° Fournir des consultations verbales ou écrites aux cultivateurs ;

6° Prendre une part active à l'organisation de tous les concours et expositions agricoles ;

7° Constituer et diriger des syndicats professionnels, des sociétés d'assurance mutuelles, des caisses de crédit agricole, des coopératives agricoles et même des caisses de retraites ouvrières agricoles ;

8° Assurer le service des renseignements agricoles, de la statistique et du ravitaillement ;

9° Prêter leur concours au service des améliorations agricoles ;

10° Participer à divers services départementaux (primes à la sériciculture, à la culture du lin et du chanvre, indemnités pour abatage d'animaux, etc...) faire partie des

commissions sanitaires, du comité de surveillance des écoles d'agriculture.

Leur zèle peut et doit s'exercer en Corse où presque tout est à faire dans toutes ces attributions mais ce qui, à notre avis, nous apparaît comme étant particulièrement important est de multiplier le plus possible les conférences dans les campagnes, d'organiser avec le concours de cultivateurs éclairés des champs de démonstration relatifs aux cultures à développer notamment à la culture des céréales et enfin de provoquer la création de syndicats professionnels de sociétés d'élevage, de caisses de crédit et de sociétés coopératives.

Malheureusement l'accomplissement de cette partie de leur mission exige des déplacements fréquents et coûteux dans un pays où les moyens de communication sont particulièrement difficiles. Or, ils n'ont pour faire face à ces dépenses que des indemnités fixes forfaitaires par trop minimes. Le département agirait sagement en prélevant sur les ressources nouvelles qui doivent lui être attribuées les sommes nécessaires pour leur payer sur états leurs frais de séjour et de voyage.

Leur nombre paraît suffisant, cependant il pourrait être bon de nommer un professeur spécial d'agriculture à Ajaccio pour seconder le professeur départemental dont la tâche est particulièrement lourde.

Mutualité agricole.

Il ne faut pas se dissimuler, en effet, que l'esprit d'initiative et d'association est fort peu développé en Corse, et qu'il faut une intervention active de l'administration pour constituer les groupements divers devant permettre aux Corses de bénéficier équitablement de nombreuses lois votées concernant la mutualité agricole. De toutes ces formes de groupement, seuls les syndicats professionnels ont pris un certain développement sur l'impulsion active du professeur de Bastia. Ils rendent déjà de grands services par la diffusion des engrais chimiques et surtout des engrais phosphatés si nécessaires à l'île. Ils serviront de base à l'organisation des premières caisses locales de crédit agricole et des premières coopératives.

Dans cet ordre d'idées tout est à faire; alors que dans la plupart des départements français, les caisses de crédit et les coopératives se multiplient, en Corse la caisse régionale est à peine constituée et commence à correspondre avec deux ou trois caisses locales. Elle ne dispose, avancée de l'Etat comprise, que d'une dizaine de mille francs, et cette somme minime dépasse même beaucoup ses besoins réels. Cependant, le crédit agricole paraît plus nécessaire à la Corse qu'à aucun autre département. Il n'en est pas de plus pauvre et il n'en est pas où des opérations agricoles simples, telles que l'emploi des engrais phosphatés, soient plus assurées de succès. Le crédit permettrait l'organisation de coopératives oléicoles qui seraient le salut pour toutes les régions possédant des oliviers superbes dont on sait si mal tirer parti; le crédit permettrait l'organisation de petits moulins coopératifs nécessaires pour remplacer tous ceux que l'on a laissés tomber en ruines, de fromageries coopératives, de séchoirs à châtaignes, à fruits, de confiseries coopératives, de caves et de distilleries où la vendange et les vins naturellement excellents seraient traités convenablement et conserveraient toutes leurs qualités.

Les ressources dont l'Etat dispose pour faire des avances sans intérêt égales au quadruple du capital propre aux caisses régionales sont considérables. Elles atteignent dès maintenant 100 millions de francs

et dépasseront sans doute 150 millions en 1920, à l'époque du renouvellement du privilège de la Banque de France; mais, pour réussir, il importe d'organiser le crédit, surtout en Corse, sur des bases particulièrement fermes et sévères. Il faut que les emprunteurs sachent que le crédit n'est pas un secours; c'est un outil de production qui ne peut être mis qu'aux mains des solvables. La caisse régionale et les caisses locales doit être organisée de façon à ne jamais faire de pertes. La caisse régionale devrait exiger des locales affiliées, la responsabilité solidaire de tous leurs membres et proportionner les avances consenties à leur solvabilité collective. De même les caisses locales ne devraient consentir des avances qu'à ses affiliés notoirement solvables ou présentant des cautions sûres, pour des besoins connus.

Une des organisations modèles dont il serait bon de s'inspirer semble être celle de la caisse régionale de Montpellier qui fait le plus gros chiffre d'affaires de toutes les caisses de France et qui n'a pas eu à enregistrer de pertes malgré la crise viticole qui, depuis 1900, ruine les départements du Languedoc. Il paraît indispensable pour atteindre ce but de mettre au moins pendant quelques années, à la disposition du conseil d'administration de la caisse régionale de Corte, un fonctionnaire de l'agriculture avec mission d'organiser le crédit en Corse sur des bases solides.

Améliorations des moyens de transport des produits agricoles. — Foires et marchés.

La sous-commission a entendu un nombre considérable de plaintes relatives à l'insuffisance du réseau des routes, des voies ferrées, au prix trop élevé des transports, surtout par voie maritime. Nous avons vu précédemment que ce qu'il importait le plus à l'agriculture corse, ce n'était pas de vendre plus de produits mais d'en acheter moins. Mais ce premier progrès réalisé il faudra chercher à exporter économiquement les produits que l'île est en état de produire avec avantage, et il convient évidemment de s'en occuper dès maintenant. Nous laisserons de côté tout ce qui est relatif aux transports par terre et par mer et qui fera l'objet d'autres rapports. Nous ne retiendrons dans cet ordre d'idées, que ce qui concerne le groupement à date fixée dans un lieu déterminé des produits communs à une même région, c'est-à-dire l'organisation de foires et marchés.

Les foires qui sont si nombreuses dans les autres départements sont très rares en Corse, sans doute à cause des difficultés de communication de vallée à vallée avant la construction des routes actuelles. Ce réseau est assez développé aujourd'hui pour faciliter et motiver la création d'un certain nombre de foires dans des centres bien choisis. Malheureusement il n'est pas très facile d'établir cette périodicité d'une année à l'autre et de lui donner la force d'une tradition. Le lieu et la date étant choisis, une publicité bien comprise est nécessaire pour assurer le succès de la première réunion et surtout des réunions suivantes.

La plupart des foires existant en Corse sont des foires d'animaux; ce sont dont celles dont le besoin se fait le mieux sentir et qui sont le plus assurées de succès. Pour en créer de nouvelles il serait sage, semble-t-il, de profiter de l'organisation de concours agricoles, de concours de races ovine, bovine, chevaline, etc., pour décider que le concours sera en même temps une foire se renouvelant chaque année à pareille époque. Lorsque l'existence de la foire sera assurée, on pourra porter ailleurs le con-

cours et tout l'attrait des récompenses, médailles et prix en argent qu'il apporte avec lui.

Malheureusement le nombre des sociétés agricoles comices, organisant des concours, est fort réduit. Il serait utile pour aboutir que le département puisse consentir des subventions auxquelles viendraient s'ajouter les subventions de l'Etat. Tout récemment un concours de race ovine a eu lieu à Bastelica avec plein succès. De même le syndicat agricole d'Ile-Rousse avec les seules ressources de ses membres, sans aucune subvention, a réussi à organiser un concours agricole où l'on a distribué pour près de 2,000 fr. de prix. Les cultivateurs corses paraissent s'intéresser à ces réunions et peut-être serait-il possible d'arriver par ce moyen à des résultats satisfaisants. Chaque arrondissement devrait avoir un comice agricole ou une société d'élevage qui, comme sur le continent, aurait pour principal rôle d'organiser ces concours.

Châtaigneraies.

Nous avons vu précédemment que l'existence des châtaigneraies corses est menacée par un double fléau: leur exploitation abusive par les usines et la maladie qui vient de faire son apparition dans l'île. Il paraît probable, malgré les replantations faites, que les usines entraîneront prochainement la disparition des châtaigniers dans leur rayon d'approvisionnement, peut-être même qu'elles se déplaceront pour s'attaquer à d'autres massifs. Mais d'autre part, cette disparition n'est pas regrettable si les arbres doivent un jour ou l'autre être victimes de la maladie.

Pour juger sainement la situation, il faudrait avoir des données précises sur les points suivants.

Quelle est la consommation annuelle des usines en bois? Quelle part revient aux propriétaires de châtaigniers sur les 3 millions de francs d'acide gallique exporté? A quelle quantité de châtaignes par an correspond la disparition d'un mètre cube de bois? Quelle est la possibilité en bois et par suite en châtaignes d'un hectare de châtaigneraie?

Quelle est la gravité de la maladie récemment apparue?

La première partie de cette enquête pourrait être confiée à l'administration forestière; la seconde a été confiée à M. Griffau, professeur de botanique et de pathologie végétale.

Ce n'est qu'après cette double étude que l'on pourrait proposer en connaissance de cause une législation tutélaire spéciale analogue à la législation italienne.

Mais en attendant il y aurait certainement avantage à considérer les châtaigneraies comme des massifs boisés assujettis aux lois concernant les forêts des particuliers ou des communes lorsque ces massifs sont communaux. Jusqu'à présent la châtaigneraie était assimilée à un verger, mais depuis qu'elle est exploitée pour son bois elle devient juridiquement une forêt et peut, comme telle, être soumise au code forestier.

La première conséquence de cette mesure serait l'exemption d'impôts pendant trente ans des surfaces nouvellement replantées et l'allocation de subventions en nature ou en argent pour ces replantations. Les châtaigneraies communales pourraient être soumises au régime forestier et seraient de la sorte sûrement conservées. Les châtaigneraies particulières seraient moins efficacement protégées, car le titre XV du code forestier n'interdit sans autorisation que le défrichement. Les coupes abusives et même les coupes rases restent permises. Toutefois on peut espérer une amélioration pro-

chaîne des dispositions législatives contre le déboisement. Le Gouvernement a, en effet, déposé un projet de loi qui permettrait à l'administration forestière de mettre obstacle non seulement au défrichement, mais encore aux coupes rases et aux coupes abusives.

Sans doute cette assimilation forestière de la châtaigneraie corse ne serait pas suffisante pour enrayer complètement le mal. Mais elle a le mérite de pouvoir être réalisée immédiatement sans dispositions nouvelles et de permettre à l'administration forestière d'étudier avec soin et de résoudre le problème posé.

CONCLUSIONS

En résumé, nous pensons qu'il y a lieu, pour la commission, d'émettre les vœux suivants :

1° Qu'une réorganisation de la police rurale permette d'assurer la sécurité des personnes et des récoltes et l'application des lois relatives au libre parcours et à la vaine pâture ;

Que la confiscation des troupeaux et leur vente au besoin sur le continent puisse être substituée comme sanction des délits de pâturage ou de dévastation de récolte aux amendes qu'on ne paye pas, ou à la prison qu'on ne craint pas ;

2° Que les travaux nécessaires à l'assainissement de la plaine orientale soient exécutés.

Après le vote de la loi par le Parlement, que le délai de dix-sept ans prévu pour la durée d'exécution soit réduit et ramené si

possible à cinq ans, le département faisant les avances nécessaires remboursables par l'Etat en dix-sept annuités ;

Qu'un service spécial et temporaire comprenant un ingénieur et le personnel nécessaire de conducteurs et de commis soit organisé à Bastia pour assurer une prompt exécution des études et des travaux ;

3° Que les travaux nécessaires à la mise en valeur et à l'irrigation des vallées occidentales donnent lieu à la constitution d'associations syndicales largement subventionnées par le département et par l'Etat ;

4° Que l'article 15 de la loi des 21 juin 1865-22 décembre 1888 soit modifié de façon à faire au préfet une obligation d'inscrire au rôle de l'association les sommes nécessaires pour faire face aux dépenses exigibles ;

5° Que pour les expropriations le jury prévu par la loi de 1841 soit remplacé par des expertises techniques organisées comme il est prévu à la loi du 16 septembre 1807 ;

6° En ce qui concerne l'enseignement agricole, outre les sections agricoles prévues dans l'organisation des futures écoles primaires supérieures, que des écoles d'hiver ou de saisons réservées aux adolescents ou aux adultes soient créées par les initiatives locales avec le concours de l'Etat et du département sur un modèle analogue à celui des écoles de Langres et de Troyes ;

7° Que les professeurs départementaux et spéciaux d'agriculture soient invités à se déplacer fréquemment et reçoivent pour cet objet des frais de séjour et de déplacement payés sur états ;

Que leur activité se déploie surtout en vue de l'organisation de syndicats professionnels agricoles, de sociétés d'élevage, de concours agricoles pouvant servir d'origine à des foires, de caisses locales, de crédit agricole, de coopératives de production et de vente, de champs de démonstration pour l'emploi des engrais sur les cultures, notamment de céréales et de plantes fourragères ;

Qu'ils puissent être chargés à l'expiration des baux en cours de la direction en régie des pépinières d'arrondissement ;

8° Que la caisse régionale de crédit agricole soit organisée sur des bases très sévères, et qu'au besoin un fonctionnaire qualifié du ministère de l'agriculture soit mis temporairement pour cet objet à la disposition du conseil d'administration de la caisse pour la seconder dans sa tâche d'organisation ;

9° Que les fonctionnaires du ministère de l'agriculture bénéficient en Corse des avantages de traitement et d'avancement qui pourraient être accordés aux fonctionnaires des autres administrations et seraient de nature à prolonger leur séjour dans l'île ;

10° En attendant les résultats d'une enquête technique approfondie concernant la maladie des châtaigniers, la possibilité en bois et en châtaignes des châtaigneraies et les mesures législatives spéciales qui pourraient être adoptées à la suite de cette enquête, que les châtaigneraies soient considérées comme des massifs forestiers et soumises comme tels à la législation forestière.

Population animale en Corse et en Lozère.

DÉSIGNATION DES ESPÈCES		NOMBRE de têtes en 1905.	NOMBRE de têtes en 1906.	OBSERVATIONS
Espèce chevaline.....	Corse.....	9.861	9.556	
	Lozère.....	5.360	5.390	
Espèce asine.....	Corse.....	12.984	12.676	
	Lozère.....	874	1.629	
Espèce mulassière.....	Corse.....	9.704	9.702	
	Lozère.....	660	880	
Espèce bovine.....	Corse.....	68.732	63.848	
	Lozère.....	68.046	63.614	
Espèce ovine.....	Corse.....	260.968	282.973	
	Lozère.....	277.124	275.936	
Espèce porcine.....	Corse.....	84.277	82.055	
	Lozère.....	43.711	39.003	
Espèce caprine.....	Corse.....	173.800	175.563	
	Lozère.....	14.599	14.630	

Production des céréales en Corse et en Lozère.

INDICATION DES CULTURES	SURFACES en hectares.		PRODUCTION TOTALE				PRODUCTION moyenne du grain par hectare.		VALEUR TOTALE du grain.		
	1905.	1906.	du grain.		de la paille.		1905.	1906.	1905.	1906.	
			1905.	1906.	1905.	1906.					
			quintaux.	quintaux.	quintaux.	quintaux.	quintaux.	quintaux.	francs.	francs.	
Froment.....	Corse.....	18.000	16.899	112.320	135.192	162.000	152.091	6 24	6 40	2.583.360	2.620.000
	Lozère.....	11.064	"	129.449	"	320.856	"	11 70	"	2.831.278	"
Seigle et méteil..	Corse.....	1.472	1.561	4.324	11.332	14.720	17.035	"	"	73.272	203.610
	Lozère.....	41.029	41.704	444.769	198.902	1.165.385	376.887	"	"	7.847.459	3.600.034
Orge.....	Corse.....	7.289	7.498	55.980	52.786	58.312	59.984	7 68	7 04	921.913	880.865
	Lozère.....	10.191	5.747	109.961	26.206	163.056	47.700	10 79	4 56	1.938.700	457.619
Avoine.....	Corse.....	2.058	2.020	13.830	11.635	16.464	16.160	6 72	5 76	246.630	262.277
	Lozère.....	10.495	11.004	125.205	35.103	314.850	83.630	11 93	3 19	2.386.252	990.180
Mais.....	Corse.....	1.109	1.231	15.526	16.618	"	"	14 "	13 50	258.840	265.896
	Lozère.....	69	71	629	859	"	"	9 12	8 95	12.420	10.806

INDICATION DES CULTURES	SURFACES		PRODUCTION TOTALE		PRODUCTION MOYENNE par hectare.		VALEUR TOTALE	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
<i>Légumes frais.</i>								
Haricots verts, petits pois, fèves fraîches en gousse.....	882 68	1.011 64	28.224 2.040	30.330 448	32 » 30 »	30 » 7 »	564.480 163.200	606.600 26.880
<i>Legumes secs.</i>								
Haricots.....	811 66	1.052 43	12.976 660	14.742 412	16 » 10 »	14 » 9 60	480.112 18.180	486.486 16.480
Lentilles.....	74 113	41 130	1.036 1.330	492 416	14 » 10 »	12 » 3 20	41.440 42.560	17.220 18.304
Pois.....	141 173	151 175	2.820 1.903	2.416 1.312	20 » 11 »	16 » 7 50	98.700 43.769	81.144 38.048
Fèves et féverolles.....	151 30	152 »	3.512 360	2.986 »	» »	» »	62.540 7.200	50.900 »
<i>Tubercules.</i>								
Pommes de terre.....	2.800 9.649	3.800 9.715	145.600 675.430	235.600 467.291	52 » 70 »	62 » 48 10	1.164.800 3.337.150	2.120.400 2.803.746
Topinambours.....	54 18	» 21	1.836 1.440	» 1.722	34 » 80 »	» 82 »	1.836 5.760	» 7.749
<i>Cultures fourragères.</i>								
Choux fourragers.....	» 54	» »	7.150 27.000	» »	650 » 500 »	» »	14.300 54.000	» »
<i>Prairies artificielles.</i>								
Trèfle.....	17 2.665	10 2.838	765 106.600	400 74.355	45 40 40 »	40 » 26 »	6.120 639.600	2.400 817.905
Luzerne.....	1.395 1.304	1.451 1.410	75.330 58.680	72.550 43.710	54 » 45 »	50 » 31 »	602.640 352.080	455.300 524.520
Graminées et mélanges de graminées.....	25 725	56 775	700 21.750	1.960 13.950	28 » 30 »	35 » 18 »	4.200 130.500	9.800 111.600
<i>Fourrages verts annuels.</i>								
Corse.....	26	67	780	8.040	30 »	120 »	5.460	12.060
Lozère.....	558	610	66.960	73.200	120 »	120 »	90.396	256.200
<i>Prés naturels.</i>								
Corse.....	8.324	9.013	233.072	225.325	28 »	25 »	1.398.432	1.126.625
Lozère.....	40.087	40.375	1.403.045	1.146.500	35 »	28 40	8.769.031	14.331.250
<i>Herbages.</i>								
Corse.....	19.680	8.857	87.120	310.345	9 »	35 »	435.600	1.862.070
Lozère.....	15.757	20.137	315.140	644.384	20 »	32 »	1.418.130	8.376.992
<i>Pâturages et pacages.</i>								
Corse.....	71.894	72.257	287.576	939.341	4 »	13 »	1.150.304	3.757.364
Lozère.....	159.365	173.810	1.274.920	2.815.722	8 »	16 20	4.462.220	28.157.220
<i>Cultures industrielles.</i>								
Tabac. — Corse.....	108	118	432	1.180	4 »	10 »	25.920	70.800
Chanvre. — Corse.....	8	10	64	100	48 »	80 »	7.440	11.800
Lin. — Corse.....	114	157	456	942	342 »	785 »	54.492	113.825
<i>Vignes.</i>								
Corse.....	7.605	7.634	182.520	145.016	24 »	19 »	4.563.000	4.351.380
Lozère.....	992	1.251	24.800	23.125	25 »	18 48	620.000	208.125

CULTURES FRUITIÈRES	PRODUCTION TOTALE		VALEUR TOTALE		PRODUCTION TOTALE		VALEUR TOTALE	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
	<i>Olives.</i>				<i>Pêches.</i>			
Corse.....	12.956	86.484	233.208	1.556.712	3.452	2.672	51.780	40.080
Lozère.....	5	3	100	84	147	81	7.350	1.620
	<i>Pommes et poires à couteau.</i>				<i>Pommes et poires à cidre.</i>			
Corse.....	5.569	5.301	111.380	406.020	144	72	1.152	648
Lozère.....	5.549	11.569	110.980	173.535	43	18	516	1.170
	<i>Prunes.</i>				<i>Prunes destinées à être transformées en pruneaux.</i>			
Corse.....	2.557	2.520	25.570	35.280	306	201	3.000	2.412
Lozère.....	449	413	6.285	6.195				
	<i>Châtaignes.</i>				<i>Noix.</i>			
Corse.....	364.666	276.748	1.823.330	2.490.732	1.366	1.166	27.320	46.640
Lozère.....	47.850	32.087	957.000	577.566	1.898	2.067	56.940	57.876
	<i>Mûriers.</i>							
Corse.....	8.809	9.318	52.854	55.908				
Lozère.....	20.150	19.738	201.800	59.214				

HORTICULTURE et arboriculture.	JARDINAGE ET HORTICULTURE				PÉPINIÈRES				CULTURE MARAÎCHÈRE			
	Surface.		Valeur totale.		Surface.		Valeur totale.		Surface.		Valeur totale.	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Corse.....	90	94	46.000	47.000	26	26	26.500	29.600	169	286	23.730	186.000
Lozère.....	164	163	16.000	81.500	38	39	38.800	27.300	50	50	48.000	75.000

ARBORICULTURE	ORANGES				CITRONS				CÉDRATS			
	Production.		Valeur.		Production.		Valeur.		Production.		Valeur.	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Corse.....	1.205	1.410	38.560	42.300	400	530	12.000	18.550	2.377	2.291	137.866	114.550

<i>Industries laitières.</i>		1905 1906		<i>Population.</i>	
Nombre total d'établissements :		Corse..... 13 15		Corse..... 291.000	
		Lozère..... 95 107		Lozère..... 129.000	
	1905 1906	<i>Production séricicole (en kilogrammes).</i>		<i>Superficie.</i>	
Corse.....	15 25	Corse..... 92.601 59.377		Corse..... 874.000 hectares.	
Lozère.....	95 108	Lozère..... 117.318 111.459		Lozère..... 517.000 —	
Nombre d'établissements ayant fonctionné en :				L'inspecteur des améliorations agricoles, rapporteur, Signé : CARRIER.	