

Arrêté du 20 février 1941 fixant la composition du conseil de perfectionnement des ponts et chaussées (p. 1287).

Arrêté réglementant les conditions d'équipement et de mise en circulation des véhicules automobiles utilisant l'acétylène (rectificatif) (p. 1287).

Arrêtés conférant l'honorariat et portant admission à la retraite, promotions, affectation, report de mutation, retrait de fonctions, admission à la retraite (services extérieurs des postes, télégraphes et téléphones, inspection des transports, administration centrale, ponts et chaussées, travaux publics) (p. 1287).

#### Secrétariat d'Etat aux colonies.

N° 1255. Décret du 21 mars 1941 nommant un directeur des finances en Afrique occidentale française (p. 1288).

Arrêté portant retrait de fonctions (postes, télégraphes et téléphones) (p. 1288).

Arrêtés portant titularisation, mise en disponibilité et révolutions (service de santé) (rectificatif) (p. 1288).

Arrêté attribuant des rappels d'ancienneté (services civils de l'Indochine) (rectificatif) (p. 1288).

N° 1268. Décret du 21 mars 1941 portant libération de liens d'allégeance (p. 1288).

Biens séquestrés (p. 1288).

#### AVIS, COMMUNICATIONS ET INFORMATIONS

##### SECRÉTARIAT D'ÉTAT AUX COMMUNICATIONS

Avis de concours pour le recrutement de chefs cantonniers (p. 1288).

## LOIS

N° 961. — LOI du 3 mars 1941 modifiant, en raison des circonstances nées de la guerre, les dispositions légales relatives à l'autorisation maritime.

Nous, Maréchal de France, chef de l'Etat français,

Le conseil des ministres entendu,

Décrétons :

Art. 1<sup>er</sup>. — La femme mariée qui se trouve dans l'impossibilité d'obtenir l'autorisation maritime par suite d'une circonstance née de la guerre ou de l'occupation du territoire peut y suppléer par une autorisation de justice suivant la procédure prévue par l'article 863 du code de procédure civile, qui est dispensée exceptionnellement du ministère d'un avoué.

Art. 2. — La requête, la décision et les expéditions qui seront délivrées sont exemptées des formalités du timbre et de l'enregistrement, à condition qu'elles portent la mention expresse qu'elles sont faites en exécution de ce texte.

Art. 3. — Le présent décret sera publié au Journal officiel et exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Vichy, le 3 mars 1941.

PH. PÉTAIN.

Par le Maréchal de France, chef de l'Etat français :

Le garde des sceaux,  
ministre secrétaire d'Etat à la justice,  
JOSEPH BARTHÉLEMY.

Le ministre secrétaire d'Etat  
à l'économie nationale et aux finances,  
YVES BOUTHILLIER.

N° 1294. — LOI du 22 mars 1941 fixant le nombre des emplois de moniteur chef et de professeur d'éducation physique et sportive.

Nous, Maréchal de France, chef de l'Etat français,

Le conseil des ministres entendu, .....

Décrétons :

Art. 1<sup>er</sup>. — Conformément à la loi du 28 décembre 1940, fixant les crédits applicables aux dépenses du premier trimestre de l'exercice 1941, le nombre des emplois de moniteur chef d'éducation physique et sportive est fixé à deux cents et celui des emplois de professeur d'éducation physique et sportive à mille.

Art. 2. — Le présent décret sera publié au Journal officiel et exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Vichy, le 22 mars 1941.

PH. PÉTAIN.

Par le Maréchal de France, chef de l'Etat français :

Le secrétaire d'Etat  
à l'éducation nationale et à la jeunesse,  
JÉRÔME CARCOPINO.

Le ministre secrétaire d'Etat  
à l'économie nationale et aux finances,  
YVES BOUTHILLIER.

N° 1316. — LOI du 22 mars 1941 relative à la construction d'un chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger.

#### RAPPORT

AU MARÉCHAL DE FRANCE  
CHEF DE L'ÉTAT FRANÇAIS

Vichy, le 22 mars 1941.

Monsieur le Maréchal,

Nos possessions africaines formeraient un ensemble peuplé de plus de 40 millions d'habitants s'il n'était coupé en deux parties par le Sahara, désert absolu de plus de 2.500 kilomètres qui en détruit l'unité et, par conséquent, la puissance.

Des lignes d'avions et des services automobiles ont été organisés au travers de ce désert, mais la capacité limitée de ces transports, leur prix élevé, n'ont point permis de réaliser l'union économique et politique que comporterait un empire digne de ce nom.

Les communications ne sont normalement assurées que par la voie maritime, si pleine d'aléas et dont l'action ne peut d'ailleurs se faire sentir sur les parties centrales du continent africain.

Seul, un chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger peut assurer une liaison efficace. Aucun autre moyen de transport, si bien organisé soit-il, n'aurait la capacité suffisante pour répondre à un tel objet.

Au point de vue technique, la réalisation de ce chemin de fer n'offre pas d'obstacles. Les travaux de l'organisme d'études institué par la loi du 29 juillet 1928 ont éclairé complètement la question. Cet organisme, qui a étudié en détail sur le terrain les divers tracés possibles, a conclu qu'il était facile de franchir le Sahara en y construisant un chemin de fer moderne, d'excellent profil, traversant une région peu accidentée et ne comportant qu'un petit nombre d'ouvrages d'art. Il serait possible d'y faire circuler des trains lourds effectuant des transports à un prix de revient comparable à celui des navires et d'une puissance pratiquement indéfinie. Les progrès réalisés, depuis, dans la technique, n'ont pu que renforcer les conclusions de l'organisme d'études.

Au point de vue financier, la dépense totale à prévoir, au niveau des prix d'avril 1940, serait de l'ordre de 5 milliards, y compris le renforcement des voies algériennes. Les crédits nécessaires seront inscrits à la loi de finances. La rentabilité du projet serait assurée si, dans un délai raisonnable, un tonnage de plusieurs centaines de milliers de tonnes peut être atteint dans le sens de l'exportation. Or, si on compare les régions desservies à d'autres contrées semblables par le climat, les productions et le chiffre de la population, comme le Sénégal ou le Soudan anglo-égyptien, on peut avoir la certitude qu'à très bref délai, le chemin de fer aurait un trafic assurant son équilibre économique.

L'œuvre grandiose des irrigations du Niger que nous avons entreprise au Soudan dans la zone de l'ancien delta nigérien, et qui doit progressivement couvrir plus d'un million d'hectares, justifierait, d'ailleurs bientôt, à elle seule, la nécessité économique du chemin de fer.

Le transsaharien permettrait enfin de faire entrer dans l'économie générale de nombreuses populations du centre de l'Afrique qui sont presque retranchées du reste du monde.

L'Europe doit, pour garder son rang dans le monde, se relier directement au continent africain tout proche. Le transsaharien est le premier pas dans la voie de la constitution d'un réseau transafricain international dont il est difficile de discerner, dès maintenant, la texture, mais qui se préciserait aussitôt le Sahara franchi par le rail.

Nous vous prions, si vous approuvez les termes du présent projet, de bien vouloir le revêtir de votre signature.

Agréez, monsieur le Maréchal, l'hommage de notre profond respect.

L'amiral de la flotte, vice-président  
du conseil, ministre secrétaire  
d'Etat aux affaires étrangères et à  
l'intérieur.

A. DARLAN.

Le ministre secrétaire d'Etat  
à l'économie nationale et aux finances,  
YVES BOUTHILLIER.

Le secrétaire d'Etat  
à la production industrielle,  
PIERRE FUCHEU.

Le secrétaire d'Etat aux communications,  
JEAN BERTHELOT.

Le secrétaire d'Etat aux colonies,  
A. PLATON.