



L'antichambre.

A gauche, la galerie vitrée ; au centre, l'Héraclès, de Bourdelle. — Phot. L. Debrégnac.

Cela aurait dû changer le jour où sont apparus simultanément l'auto et l'ascenseur. Alors la partie basse des immeubles ou en tout cas le sous-sol eût dû être réservé à l'automobile afin que chacun pût trouver sa voiture à la porte de l'ascenseur et toute la partie haute, la plus ensoleillée, aux appartements de maître.

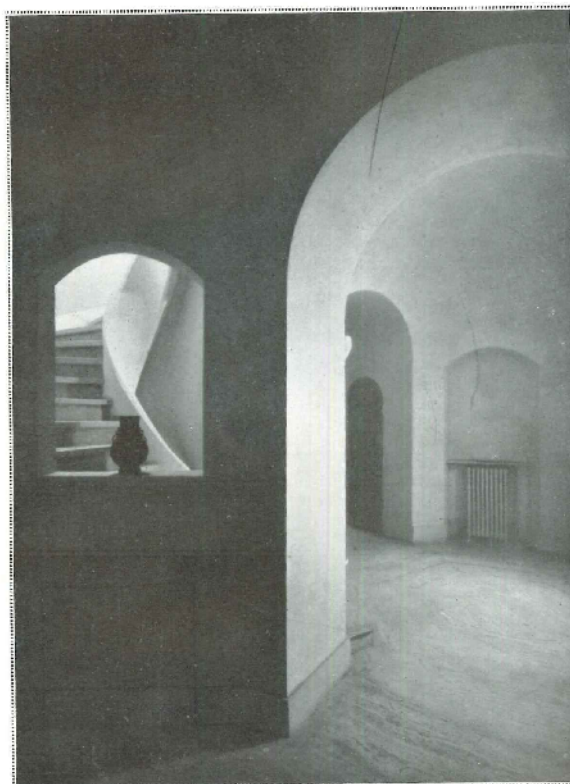
Pour quelles raisons a-t-on continué à construire des immeubles sans garage ? Pourquoi la presque totalité des maisons récentes réservent-elles toujours pour le service les étages supérieurs ? Pourra-t-on expliquer cette persistance d'habitudes si contraires aux besoins actuels de simplicité, d'hygiène et de confort ?

Il a fallu attendre ces dernières années pour voir se créer un mouvement en faveur d'une architecture adaptée à ces vues nouvelles. *L'Illustration* n'a pas manqué de publier les meilleures tentatives, mais, dans le nombre fabuleux des immeubles qui actuellement encore se construisent dans Paris, combien satisfont les yeux et la raison ?

Il faut compter parmi les plus heureuses réussites l'un des grands immeubles élevés sur l'emplacement des fortifications près de la Muette. Le plan adopté par l'architecte M. Jean Walter comprend trois îlots de bâtiments sous lesquels s'étend un garage de 10.000 mètres carrés, coupé par des avenues de 10 mètres de largeur et comportant 300 boxes avec ateliers de réparation, stations d'essence, etc.

Sur les vastes cours intérieures ne donnent que les pièces de service et les chambres de domestique placées sur le plan des appartements. Toutes les pièces d'habitation situées au pourtour des immeubles jouissent de la vue des parcs environnants : le Bois de Boulogne, la pelouse de la Muette, les jardins du Ranelagh. C'est cette situation incomparable qui a commandé la disposition et l'architecture intérieures. L'un des appartements supérieurs est habité par M. Jean Walter, qui, avec la collaboration de MM. Jean Frank, Dominique, Hermes, Raval et pour les jardins de M. Villette, a pu, jusque dans l'aménagement, réaliser sa conception de l'appartement moderne, nous n'avons pas besoin d'ajouter de l'appartement de grand luxe : nos photographies le disent assez. Mais bien des principes appliqués là sans mesurer l'espace pourraient être retenus pour des intérieurs plus modestes.

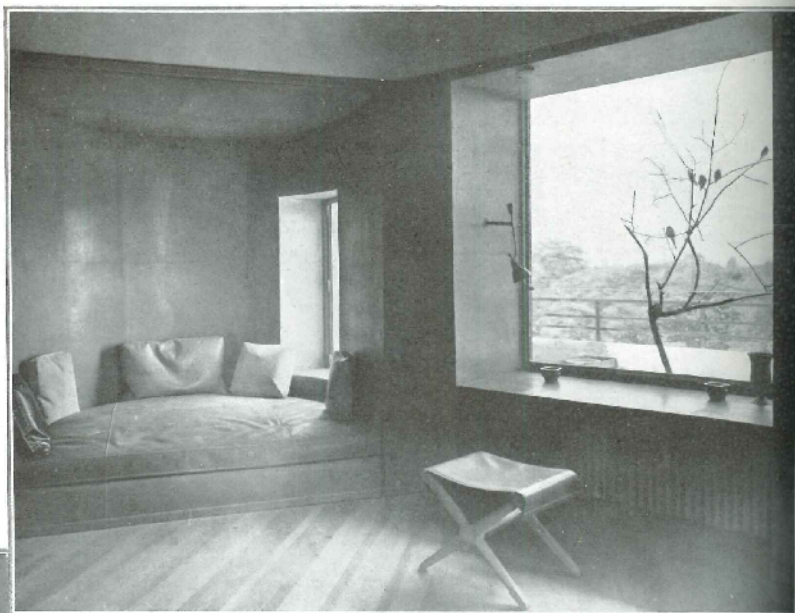
M. Jean Walter a bien compris que le panorama qui s'étend sous les fenêtres, depuis le Bois de Boulogne jusqu'aux collines de Saint-Cloud et au mont Valérien, constituait une richesse de nature, de lumière qu'il fallait incorporer à l'appartement : d'où ces larges baies garnies de glaces coulissantes, montées sur roulements à billes et pénétrant dans l'intérieur des murs. Les croisées fermées, on garde l'impression d'être



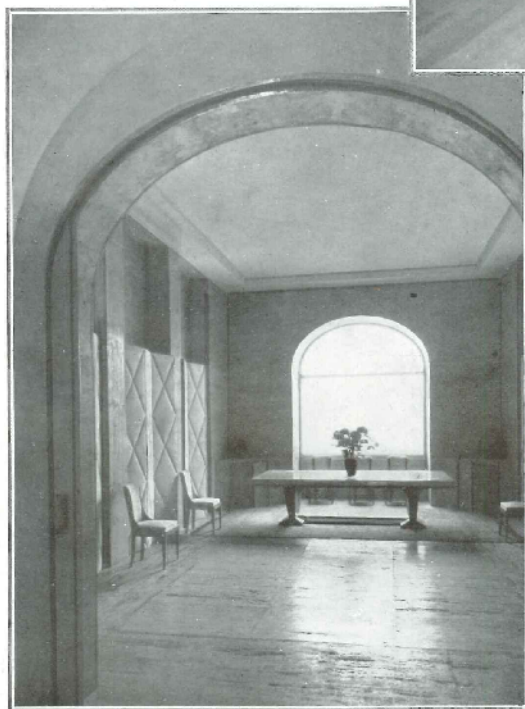
Escalier intérieur de l'appartement. — Phot. L. Debrégnac.

en plein air. Toute la décoration intérieure, d'une simplicité voulue, n'est elle-même qu'un encadrement aux perspectives, aux horizons, aux espaces que vient animer le décor mouvant de perruches bleues emprisonnées en plein ciel entre deux glaces. De grandes terrasses fleuries, utilisant les retraits imposés par les gabarits de la Ville de Paris, créent des lieux de repos d'où la vue embrasse toute l'étendue et qui reçoivent jusqu'aux derniers rayons du soleil.

Mais parcourons ces deux étages. Dès le vestibule on se sent dans la demeure d'un architecte habitué à jouer avec la ligne et avec la lumière. Aucun meuble, mais des effets de hauteur et de profondeur obtenus grâce aux formes cintrées des voûtes. Au fond, l'*Hécatès* de Bourdelle en bronze doré donne l'échelle. Les reflets glissent sur les grandes dalles qui forment le sol. Le hall est un carrefour donnant accès par de grandes baies toujours ouvertes aux différentes parties de l'appartement : à la salle à manger d'abord, très claire avec ce revête-



Cabinet de travail tendu de cuir,  
avec sa volière constituée par une double glace.



La salle à manger.

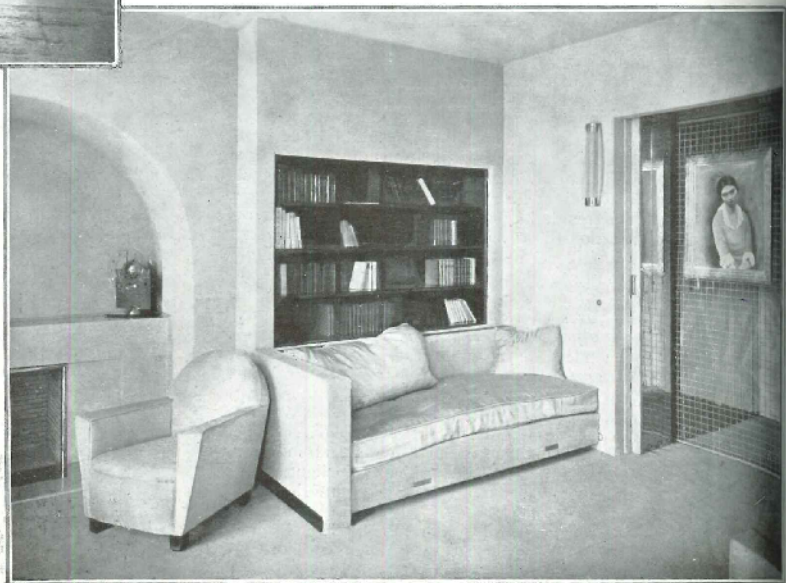
ment de travertin, cette pierre d'un blanc doré très nuancé qui semble plus chaud encore à côté des paravents capitonnés de maroquin blanc, destinés à amortir le bruit des voix. Dans toutes les autres pièces même parti pris de clarté : murs argentés, meubles de requin blanc, rideaux et tapis bleus dans la chambre de Madame ; harmonie grise et rose au boudoir ; décor tout blanc chez Monsieur avec peintures au lait, tentures et tapis de laine blanche, meubles et alcôve de chêne clair ; bureau tapissé de cuir de porc. Dans les appartements des enfants, tentures de paille, sièges et tables de sycamore et de nickel. Jamais un meuble inutile. Quelques objets de choix, isolés, prennent sur ces fonds lumineux toute leur valeur.

Un reproche a souvent été fait à cette conception de la demeure moderne : le tableau y trouve difficilement sa place. Il faut à cet art laisser sa nudité. Toute peinture coupe un décor qui n'est fait que

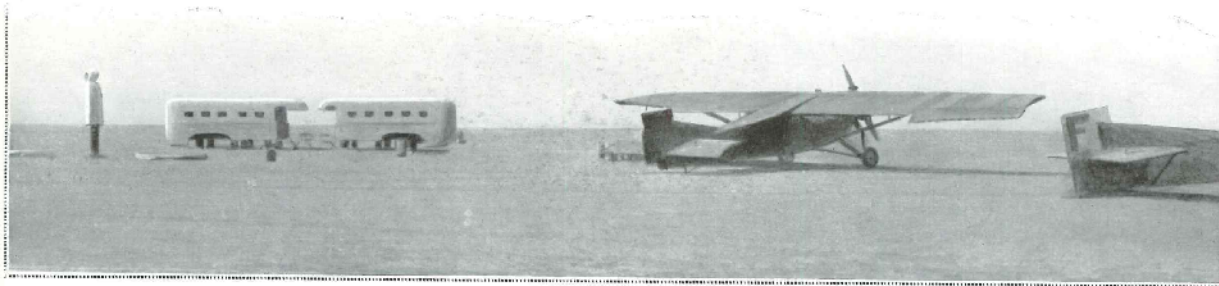
de lignes et le déséquilibre. On a voulu faire des intérieurs une architecture ; il faut donc leur laisser ce caractère, et c'est ce qu'a compris M. Jean Walter ; mais celui-ci est trop artiste pour s'être résigné à cet abandon de la peinture et voici ce qu'il a imaginé : dans le boudoir de Madame il a ménagé sur une des faces une embrasure que peuvent fermer à volonté quinze panneaux à glissières dissimulés dans l'épaisseur du mur. Sur chacun de ces panneaux, que l'on peut tirer successivement, sont groupés les tableaux. Et l'on peut ainsi avoir chez soi la journée Renoir, la journée Monet, variant ses émotions d'art, accordant les œuvres avec la couleur du temps, celle de la pensée. Cet ingénieux dispositif sera-t-il repris ? Aura-t-on sa bibliothèque de tableaux comme le bibliophile, ses rayons de livres ?

Il y aurait beaucoup à dire encore de l'aménagement des pièces de service très étudiées pour faciliter le travail des domestiques. L'électricité y est la grande dispensatrice de force, de chaleur, de froid. Elle règne sur les fourneaux, les bacs à frîre, les broches, les frigidaires, actionnant, au moyen de moteurs, hachoirs, batteuses, passoires, moulins, sorbétiers, si bien que le travail de la cuisine se réduit — en principe — à une surveillance. Que de temps gagné en tout cas, et comment l'atmosphère de joie répandue dans les appartements ouverts à la lumière ne gagnerait-elle pas les cuisines, les lingerie, les offices, clairs et nets comme des laboratoires ?

Photographies autocolores à l'Illustration s.



Le boudoir de Madame.  
À droite, la bibliothèque de tableaux.



A l'escale du « Bidon 5 » sur la route Reggan-Gao (photographie prise au cours du premier voyage régulier).  
Les deux avions viennent d'atterrir; au fond, les voitures-couchettes qui forment l'« hôtel » local.

L'AVIATION LOCALE EN AFRIQUE

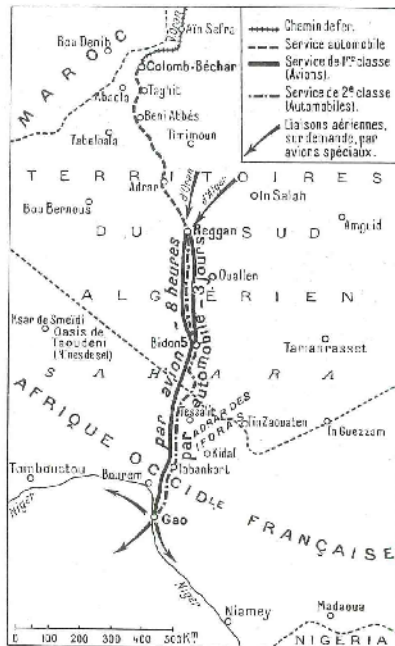
DES TERRITOIRES DU SUD A L'A. O. F.

Faisant contraste avec les raids de vitesse dont nous avons dit qu'ils préparaient assez mal l'opinion aux réalités économiques d'une liaison France-Madagascar, des activités d'aviation plus modestes et plus stables trouvent déjà place dans le cadre des possessions françaises en Afrique.

Un des exemples les plus curieux en est offert par le service d'essai Reggan-Gao, récemment établi par la coopération de la Compagnie générale transsaharienne et de la Compagnie aérienne française. Celle-ci, dont nos lecteurs ont souvent apprécié les très belles photographies prises d'avion, est une entreprise consacrée à ce qu'on appelle le « travail aérien », terme commode sous lequel on groupe, en somme, tout ce qui, dans l'aéronautique marchande, n'est pas exploitation subventionnée de services réguliers de transport. Travaillant donc sans subventions d'Etat, la Compagnie est amenée à rechercher pour ses avions l'emploi qui paie, celui où elle peut faire payer à son vrai prix le service rendu. C'est une tâche déjà difficile quand il s'agit de relevés cadastraux ou cartographiques; mais elle devient presque surhumaine, tant l'aviation subventionnée a faussé les prix là où elle existe, en matière de transports réguliers.

La solution du problème consiste donc à trouver, pour le service aérien, des « points d'application » favorables, et de tels points sont, a priori, ceux où l'avion fait gagner beaucoup de temps sur les moyens de transport préétablis.

Il peut d'ailleurs, même dans ce cas, ne pas s'agir de concurrence; l'accord conclu entre la Compagnie aérienne française et la Compagnie générale transsaharienne en est une preuve. La Transsaharienne, depuis 1927, assure entre la Méditerranée et le Niger plusieurs services réguliers de transports automobiles; le tronçon délicat de ces parcours est naturellement la traversée du Sahara selon un itinéraire qui a bénéficié des délicates missions menées à bien dès 1923 par le général Estienne, M. Gradis et les frères Estienne. La route actuelle, dite « route Gradis », s'étend sur plus de 1.300 kilomètres entre Reggan et Gao; après des fluctuations inspirées de l'expérience acquise, elle suit aujourd'hui, à travers le Tanezrouit, le tracé de notre carte. Si l'on ne voyage



Le service combiné Reggan-Gao par automobile et par avion.

que de jour, c'est soixante heures — dont près de quarante de marche — que les automobiles mettent, de Reggan, à gagner le Niger. La Transsaharienne fut donc conduite à étudier, puis à mettre en service de puissants autocars à couchettes qui, roulant de jour et de nuit, réduisaient le temps de parcours à quarante-deux heures. Les prix d'achat, les taux d'amortissement, les frais de personnel et les consommations de ces voitures spéciales étaient naturellement très élevés. C'est

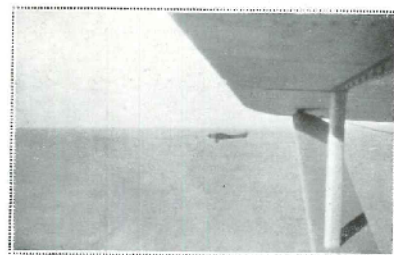
alors que M. Gradis eut l'idée de mettre à l'étude le « mariage » de l'avion et de l'automobile sur cet itinéraire; son collaborateur, M. Georges Estienne, aviateur de guerre resté fidèle à l'aviation au point d'avoir lié avion et automobile pour ses explorations de 1923, était tout acquis à une telle initiative. A partir de là, l'accord — favorisé par l'existence d'un administrateur commun aux deux entreprises — se fit sans peine avec la Compagnie aérienne française qui disposait déjà de bases permanentes de travail à Alger et à Oran. A titre d'essai et d'étude, Reggan-Gao serait exploité par avion pendant l'hiver 1931-1932.

En substituant l'avion à l'automobile sur ce parcours, on devait pouvoir le couvrir en huit heures, donc accélérer de deux jours la liaison France-Niger; ce serait Marseille-Gao en sept jours au lieu de neuf, alors que le service maritime Bordeaux-Dakar, puis la voie ferrée Dakar-Bamako prolongée par voie d'eau ou de terre en exigent dix-sept.

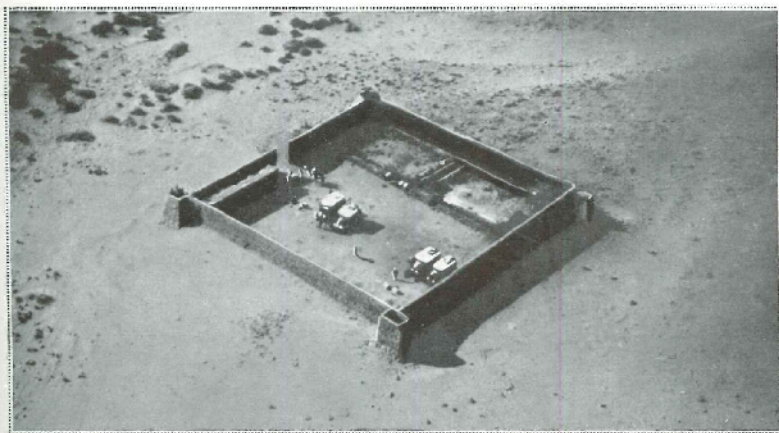
Fait plus remarquable, l'emploi de l'avion ne semblait devoir entraîner aucun relèvement des prix de passage; le gain de temps serait gratuit. De fait, le service par avion constitue désormais le service de 1<sup>re</sup> classe; il alterne tous les quinze jours, entre Reggan et Gao, avec le service automobile, plus lent de deux jours et moins cher de 500 francs.

C'est le 29 novembre qu'a eu lieu le premier de ces voyages d'essai; il a été effectué non par un, mais par deux avions. En effet, M. Renault, dont le matériel automobile était employé par la Transsaharienne, portait un vif intérêt à l'expérience; il demanda au capitaine Arrachart, le grand pilote qui est un de ses directeurs, de faire coïncider avec le premier Reggan-Gao régulier la traversée du Sahara que comportait en tout état de cause le voyage d'étude prévu par M. Renault sur l'itinéraire France-Madagascar.

Du bord de Reggan s'envolèrent donc, à 7 heures du matin, deux Farman-190, l'un à moteur Renault 250 CV, l'autre à moteur Titan de même force. A bord du premier, que pilotait



L'aviation marchande sur le Tanezrouit.  
Photographie prise de l'avion du capitaine Arrachart.



Les voitures de la Transsaharienne dans le bordj d'Ouallen, point d'eau sur un itinéraire actuellement abandonné.

M. Arrachart, avaient pris place M<sup>me</sup> Level et M. Level, administrateur de la Compagnie aérienne française, qui se rendaient en A. O. F.; à bord du second, outre M. Obrecht, l'un des meilleurs pilotes de la C. A. F., M. Georges Estienne et M. Puelles, mécanicien. Neuf heures plus tard, après avoir pris le temps d'une escale au « Bidon 5 », où passagers et équipages trouvèrent le déjeuner servi à l'ombre des carrosseries d'autocars qui sont les maisons de l'« aéroport », les deux avions étaient à Gao.

Arrachart poursuivait ensuite vers Madagascar l'étude d'itinéraires qui le fit revenir par la vallée du Nil et dont nous aurons à parler bientôt en même temps que du beau voyage de Lefèvre. Obrecht reprenait, au jour dit, le chemin du retour et regagnait Reggan sans encombre.



Reconnaissance d'itinéraires dans les dunes de la région de Timimoun : l'avion à ailes repliables du lieutenant Estienne est remorqué par la voiture.

Le départ pour le second voyage régulier eut lieu le 27 décembre.

Cette fois, peu après avoir quitté le « Bidon 5 », M. Obrecht dut revenir s'y poser et son appareil fut endommagé à l'atterrissage. Le système de dépannage et de sécurité prévu fut mis aussitôt en œuvre, Obrecht, qui est aussi radiotélégraphiste, ayant prévenu Reggan par T. S. F. actionnée à terre. Une voiture, dès le lendemain, était auprès du pilote ; elle prenait à son bord le fret dont l'avion était chargé et le voyage, prolongé seulement de vingt-quatre heures par rapport au service automobile régulier, se terminait normalement à Gao. Faute de nouvelles, on avait eu à Paris quelques inquiétudes ; les dirigeants de la Transsaharienne, plus habitués aux délais des lents voyages terrestres, n'avaient pas cessé d'être pleinement confiants.

Il faut d'ailleurs convenir que la sécurité de l'itinéraire aéronautique transsaharien ne cesse pas de s'accroître. Sans doute, l'avion reste étroitement lié à la piste automobile, loin de laquelle la panne peut avoir les plus graves conséquences ; mais cette servitude garantit ravitaillement et secours. Il reste que la piste, par certains temps, est peu visible ou que des pistes anciennes s'en détachent, qui peuvent tromper le pilote. A cette réelle difficulté parera le balisage dont la mise en place fut décidée, l'an dernier, à la suite du voyage du ministre de l'Air ; il y aura bientôt, tous les 10 kilomètres, entre Reggan et Tabankort, de grands panneaux en forme de toit, doublés — à 100 mètres — d'une plus petite balise d'orientation. L'aviation de l'Afrique du Nord et celle de l'A. O. F. travaillent actuellement à la mise en place de ces jalons. Naturellement, il n'est pas question — sur un tel itinéraire — de navigation astronomique ou radiogoniométrique au-dessus du rideau opaque soulevé par le vent de sable ; la

plus faible erreur de cap pourrait aboutir à des catastrophes. Les pilotes du service d'essai ont donc la consigne, si le vent de sable se lève, de reporter le départ au lendemain.

Leurs avions, de plus, sont pourvus de T. S. F. de façon à pouvoir, en cas d'atterrissage forcé en prévision duquel il y a à bord vivres et eau de réserve, alerter les postes de Reggan ou de Gao.

Le service assuré par la Transsaharienne est hebdomadaire, toute l'année, entre Colomb-Béchar et Reggan ; bimensuel, mais interrompu de juin à octobre, entre Reggan et le Niger. Le service combiné de 1<sup>re</sup> classe alternant avec le service automobile, c'est donc une fois par mois dans chaque sens que l'avion est d'abord employé à titre d'étude. Il faut souhaiter que les avantages du système accéléré apparaissent bientôt clairement à une clientèle accrue et qu'ainsi l'avion

marchand garde et étende sa place dans l'organisation des services transsahariens réguliers.

Nous verrions à ce succès un intérêt double. D'abord il consacrerait une initiative absolument privée, fait trop rare en un temps où l'« étatsisme » aéronautique est bien moins combattu par les exploitants qu'on ne peut le croire ; ensuite il procurerait le premier exemple français de ces services aériens « locaux » qui, très heureusement, tendent à s'établir en Afrique.

Maintenant que notre aviation coloniale étend ses activités à l'Afrique saharienne et à Madagascar, des conditions plus favorables — terrains, ravitaillements, réparations — devraient y faciliter l'emploi d'une aviation marchande locale. Ainsi se multiplieraient les cellules saines qui prépareraient l'avènement et le succès futur de l'aviation marchande au long cours entre la métropole et ces colonies lointaines. — H. B.



Arrivée à Diego Suarez d'un avion de l'escadrille de Tananarive.

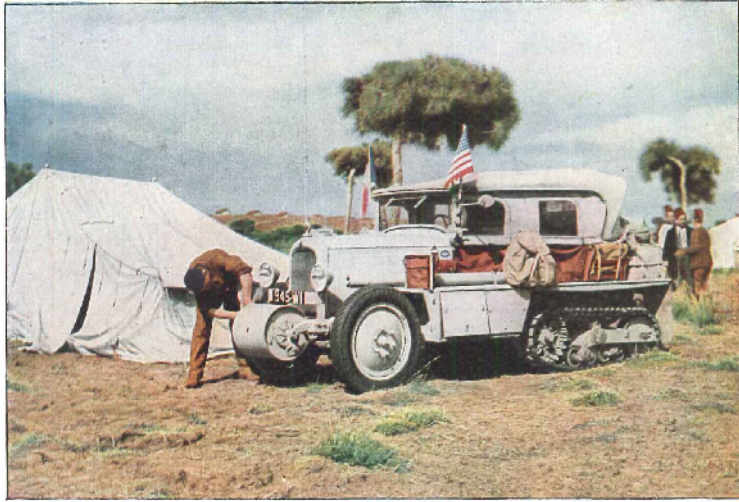


L'AVIATION LOCALE À MADAGASCAR. — Le premier meeting, devant l'avion du club local, l'avion du capitaine Arrachart et les Potez-32 de l'escadrille.

## LA MISSION AUTOMOBILE CENTRE-ASIE

Depuis que l'expédition automobile Centre-Asie, dirigée par M. Georges-Marie Haardt et M. Louis Audouin-Dubreuil, a quitté Beyrouth, le 4 avril 1931, *L'Illustration* a relaté ses étapes au fur et à mesure qu'elle recevait, par l'image et par le texte, la documentation relative à cette audacieuse randonnée. Les correspondances successives de notre collaborateur Georges Le Fèvre, historiographe officiel de la mission, nous ont introduits dans son intimité, nous ont fait revivre pittoresquement ses aventures et parfois ses tribulations. D'autre part, les nombreux clichés pris par la section photographique ont permis à nos lecteurs de contempler eux aussi quelques-uns des magnifiques paysages, des sites grandioses ou des curiosités archéologiques et artistiques qui, d'un bout à l'autre, jalonnaient l'itinéraire des voyageurs à travers certaines des régions les moins accessibles et les moins connues du monde. En particulier, notre dernier article, du 26 décembre, donnait une idée des incroyables difficultés rencontrées dans le passage des hauts cols des Pamirs.

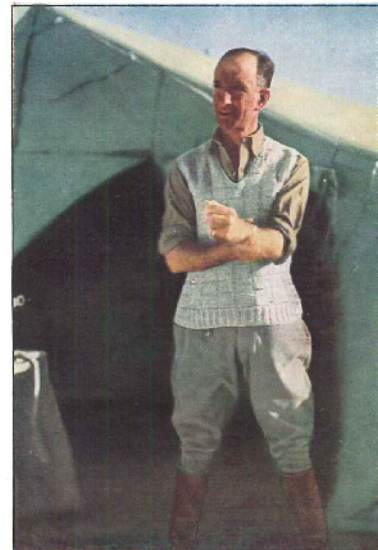
Mais la mission, qui a été dotée d'un équipement perfectionné, dispose des moyens les plus amples pour



La voiture du commandement au bivouac de Bir Hassan, près de Beyrouth.



Sur la piste de Palmyre : rencontre d'un avion. M. Audouin-Dubreuil s'entretient avec l'officier aviateur. Au second plan, le chef mécanicien Petracci.



M. Georges-Marie Haardt, chef de la mission, en tenue de campagne.

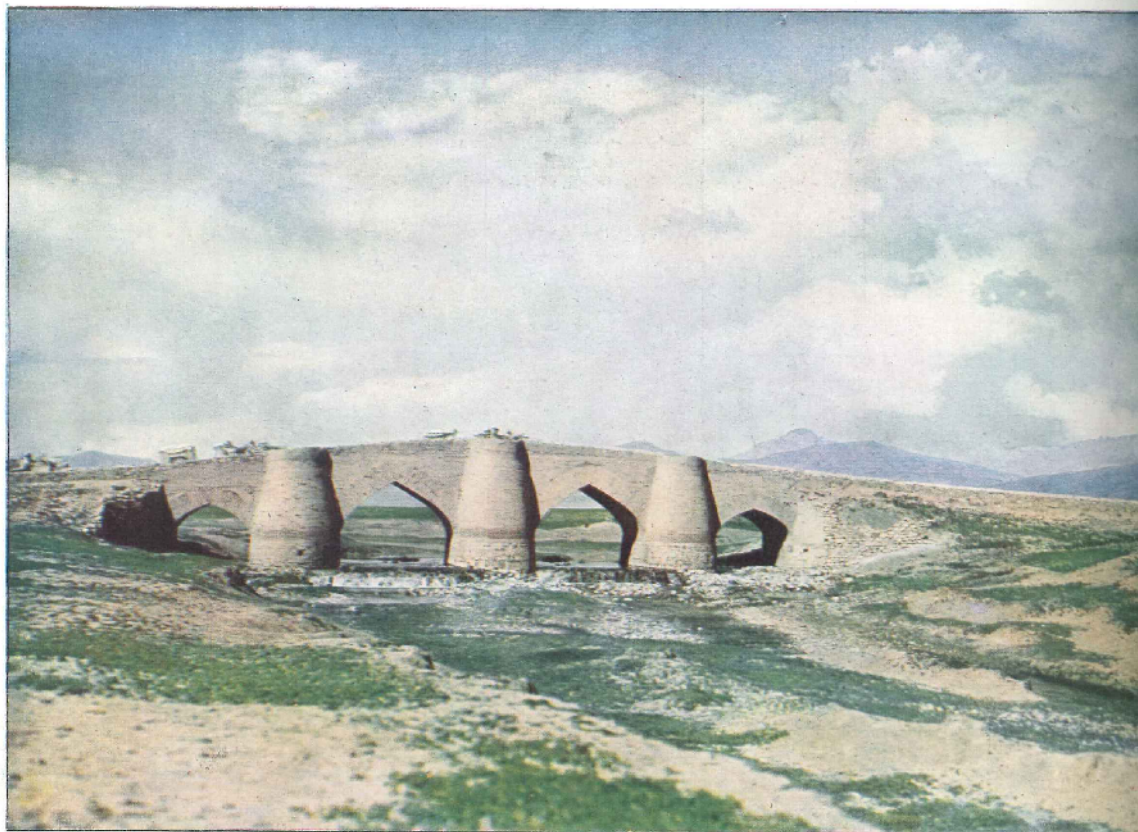
constituer d'inappréciables archives. Au départ de Beyrouth, deux de ses anteaériennes étaient spécialement aménagées pour prendre des films sonores et des photographies en couleurs. Ce sont quelques-unes de ces photographies que nous reproduisons ici. Bien qu'elles soient assez notablement antérieures à nos derniers articles puisqu'elles se rapportent aux premières étapes du voyage, elles n'en conservent pas moins tout leur intérêt.

Voici d'abord, au bivouac de Bir Hassan, près de Beyrouth, la voiture du commandement, dont on aperçoit sur le côté l'insigne distinctif ; elle porte deux drapeaux, l'un français, l'autre américain, en hommage pour le concours généreux des sociétés scientifiques américaines, notamment la *National Geographic Society*. Voilà, dans sa tenue de campagne, M. G.-M. Haardt, au masque énergique et confiant de chef. C'est également dans le désert de Syrie, sur la piste de Palmyre, que le convoi automobile fit la rencontre imprévue d'un avion monté par un officier de notre armée du Levant, et la fraternisation de ces engins du progrès dans ces immenses étendues qui, il y a si peu de temps encore, n'étaient parcourues que par les caravanes chamelières a comme une signification symbolique. Les autres images ont été prises en Afghanistan. Bamian, au nord-est de Caboul, est en pleine région montagneuse, au pied de la chaîne de Koh I Baba, aux neiges éternelles. C'est aussi près de Bamian, dans la célèbre vallée dite du Grand-Bouddha, que se dressent, taillées en plein roc, les deux statues colossales et mutilées que les voyageurs et les archéologues ont si souvent décrites. La photographie en couleurs, pour la première fois, rend avec exactitude

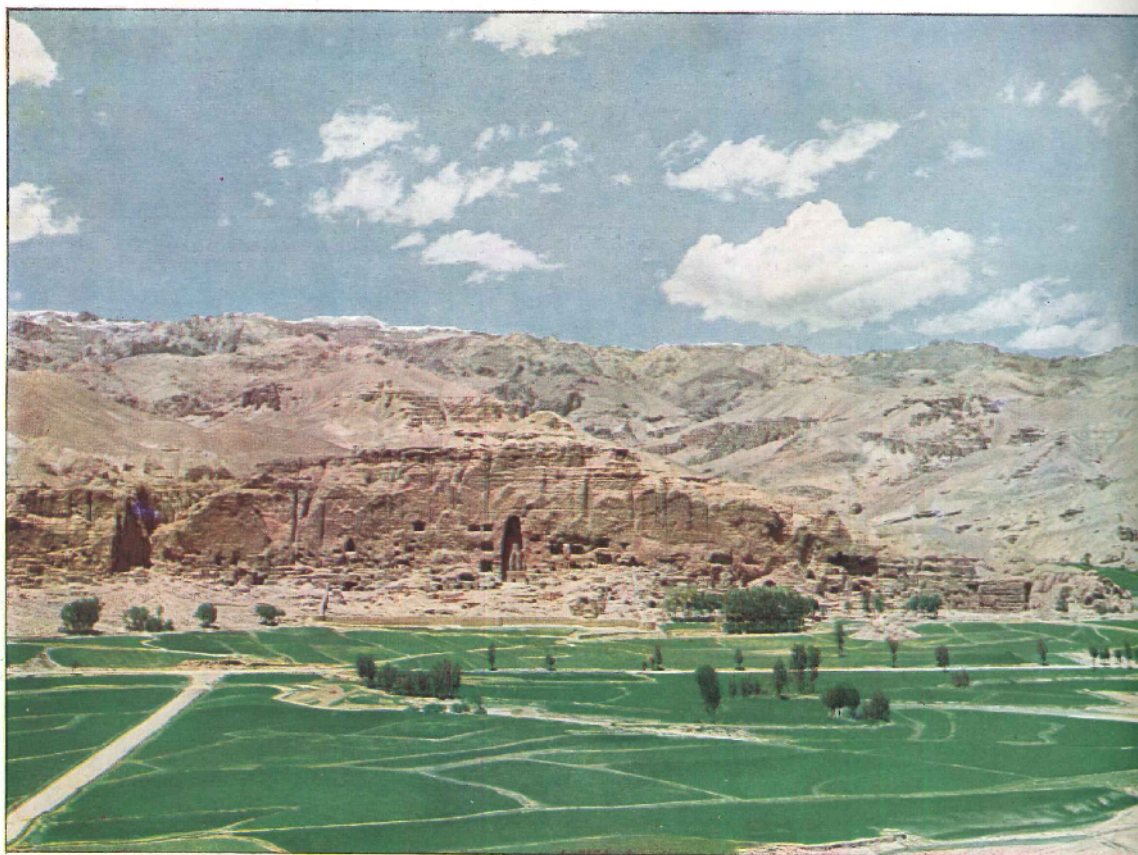
la luminosité unique de ces sites où le brun de la pierre tranche à la fois sur la chaude verdure du sol et sur le bleu laiteux du ciel.



La chaîne de Koh I Baba vue de Bamian. — Phot. procédé en couleurs Finlay.



Un pont aux environs de Caboul.



Bamian : la vallée du Grand-Bouddha.

Deux statues colossales de Bouddha, l'une debout, haute de 55 mètres, l'autre, assise, de 35 mètres, sont taillées en plein dans le roc percé de temples dont on aperçoit ici les entrées rectangulaires. Les masques de ces statues ont été défigurés par des iconoclastes musulmans. Elles étaient dans toute leur splendeur au moment de la mort du Prophète (632 après J.-C.).

LA MISSION AUTOMOBILE CENTRE-ASIE

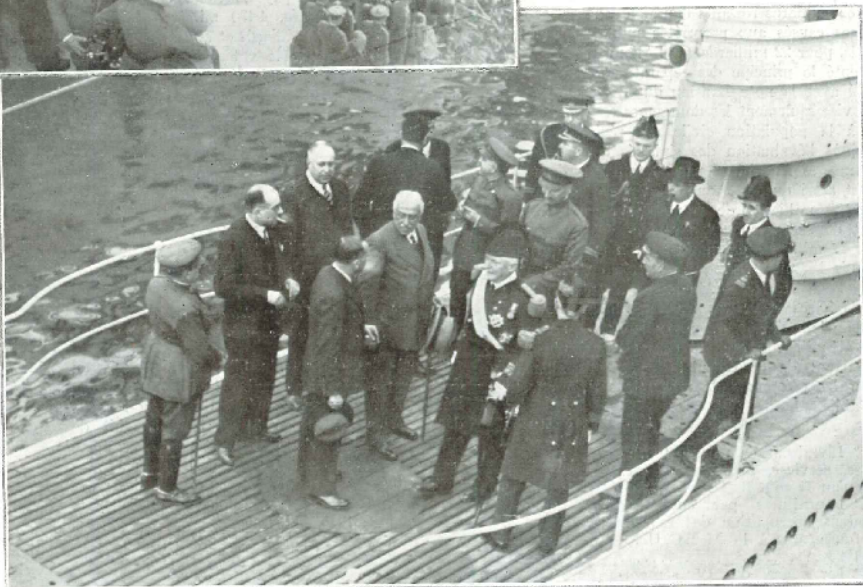
*Phot. procédé en couleurs Finlay.*



M. Zamora assistant au défilé des troupes, du balcon du palais provincial à Alicante.

#### LE PRÉSIDENT ZAMORA A ALICANTE

M. Alcalá Zamora, le nouveau président de la République espagnole, vient de faire son premier voyage officiel à Alicante, où il a séjourné trois jours, du 15 au 17 janvier. Il était accompagné du ministre de la Marine ainsi que d'un certain nombre de députés. Accueilli avec un vif enthousiasme, il a assisté à un banquet offert en son honneur à l'hôtel de ville, puis il s'est rendu au port, où l'amiral Cervera, commandant l'escadre, l'a reçu à bord du contre-torpilleur *Alcala Galiano*. Le président a visité ensuite les travaux actuellement en cours qui feront du port d'Alicante un des plus importants d'Espagne, puis il s'est rendu au camp d'aviation où une fête aérienne se déroula sous ses yeux. Un défilé de troupes eut également lieu, auquel M. Alcalá Zamora assista du balcon du palais provincial. Le président a consacré une partie de son séjour à parcourir la région avoisinante. À Elda, qui se trouve à une quarantaine de kilomètres d'Alicante, il a posé la première pierre du monument que l'on va



LE PREMIER VOYAGE OFFICIEL DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ESPAGNOLE. — M. Alcalá Zamora visitant un sous-marin en rade d'Alicante. — Photographies Keystone.

construire, sur l'esplanade, à la mémoire d'Emilio Castelar, héros de la première République espagnole dont l'existence a été si courte. Comparant l'œuvre des républicains de 1873 à celle des républicains d'aujourd'hui, M. Alcalá Zamora a dit : « Castelar avait plus de mérite que nous. Il était seul à parler devant un peuple qui n'était pas encore préparé, et c'est pourquoi il a succombé. Nous autres, hommes du 14 avril 1931, nous avons été appuyés par ce peuple dont vous êtes. Sans vous nous n'aurions pas réussi. La souveraineté est passée. Celle de la constitution que je défends sera beaucoup plus longue. Quant à la vôtre, elle est impérisable. »

Après avoir assisté à Alicante à un nouveau banquet, donné au siège du Club nautique, le président gagna Elebe, à une centaine de kilomètres, où il visita la célèbre palmeraie. Dans la soirée du 17, M. Zamora reprenait le train pour Madrid.

Ce voyage a coïncidé avec l'apaisement, par un accord amiable, du conflit qui s'était produit entre patrons et ouvriers métallurgistes et il a été un heureux augure de détente sociale.

#### RENCONTRE DE COUPLES PRINCERS

Le duc de Brabant et sa jeune femme, la princesse Astrid, entreprennent actuellement une longue randonnée de l'océan Indien et de l'Extrême-Orient. Le prince héritier de Belgique, appelé à régner un jour sur un pays qui possède en Afrique un vaste et prospère domaine colonial, désire ainsi compléter par l'étude des méthodes de colonisation françaises la documentation qu'il rapporta de son séjour aux Indes néerlandaises. Après avoir visité en détail l'Indochine, il regagnera l'Europe par Madagascar, où il arrivera vers la fin d'avril ou le début de mai. Le jeune couple princier s'est d'abord rendu en Suisse où le roi Albert et la reine Elisabeth séjournent en ce moment même dans une station hivernale, puis il a gagné Gênes, où il s'est embarqué, le 15 janvier, à destination de l'Égypte, sa première escale. Notre image représente le duc et la duchesse de Brabant à bord du paquebot italien qui va lever l'ancre et où le prince héritier d'Italie et la princesse Marie-José, qui est, comme on le sait, la sœur du duc de Brabant, étaient venus leur faire leurs adieux et leur souhaiter un bon voyage. Et ce sont les destinées futures de deux grands royaumes qui reposent sur ces quatre jeunes gens, d'allure si simple et sympathique...



Deux jeunes couples héritiers de deux grands royaumes : le duc de Brabant, sa sœur la princesse Marie-José, sa femme la princesse Astrid et son beau-frère le prince Humbert, à bord d'un paquebot à Gênes.

**L'ALLEMAGNE ET LES RÉPARATIONS**

En même temps qu'elle se déclare incapable de payer désormais aucune somme nouvelle au titre des réparations, l'Allemagne a entrepris une autre campagne pour démontrer qu'elle ne doit plus rien à ses créanciers parce que les versements déjà effectués par elle comblent, et au delà, la réparation des dommages qui lui incombait légitimement. La carence germanique invoque le cas de force majeure : mais combien ne serait-elle pas plus excusable encore s'il était établi qu'une stricte équité n'autorise plus les créanciers de l'Allemagne à rien exiger d'elle !

**LES CALCULS ALLEMANDS**

Les porte-parole de l'Allemagne se réfèrent à la fameuse évaluation faite, le 27 avril 1921, par la conférence des réparations et qui, additionnant toutes les réclamations dont le Reich pouvait être l'objet, avait fixé sa dette au total « astronomique » de 132 milliards de marks. Mais dans ce chiffre entraient 80 milliards, représentant la valeur en capital des pensions et rentes de guerre. Sur les 52 milliards restants figuraient encore les dommages causés aux propriétés publiques des pays alliés, pour 22 milliards. Or l'Allemagne n'a jamais accepté le principe des réparations qu'en conformité avec la note Lansing du 15 novembre 1918, qui vise seulement les dommages causés aux biens et à la population civile des régions envahies. D'après l'évaluation des sinistrés eux-mêmes, ces dommages n'excèdent pas 30 milliards de marks. C'est ainsi que la France a dépensé un peu plus de 100 milliards de francs pour la remise en état de ses provinces dévastées. Cela fait environ 17 milliards de marks-or. S'il est acquis, que, depuis l'armistice jusqu'à l'entrée en vigueur du moratoire Hoover, l'Allemagne a très largement versé à ses créanciers les 30 milliards de marks qu'elle leur devait et, en particulier, à la France, ses 17 milliards, que lui demander de plus ?

Partant de ce postulat, les calculs allemands pour les paiements de réparations déjà effectués s'établissent ainsi :

	EN MILLIARDS DE MARKS
1° Livraisons en nature, fournitures, services, biens cédés, etc., jusqu'au 31 août 1924 .....	25,1
2° Fournitures par contrainte pendant l'occupation de la Ruhr et fournitures à la M. I. C. U. M., en 1923 .....	1,4
3° Livraisons du 1 <sup>er</sup> septembre 1924 au 31 août 1929, en vertu du plan Dawes .....	8,0
4° Livraisons du 1 <sup>er</sup> septembre 1929 au 30 juin 1931, conformément au plan Young, jusqu'à l'entrée en vigueur du moratoire Hoover .....	3,1
<b>Total .....</b>	<b>37,6</b>

Ce total de 37,6 milliards couvre donc, au dire de l'Allemagne, non seulement son obligation de paiement, qui s'élevait à 30 milliards, mais encore les 6 milliards de la dette de guerre belge.

En ce qui concerne la France, qui devait obtenir le dédommagement de ses 17 milliards de marks investis dans la reconstruction des régions libérées, comme elle a touché, jusqu'en 1925, 52 %, puis, après cette date, 54 % du total des versements allemands, elle a encaissé de 19 à 20 milliards de marks, c'est-à-dire plus qu'il ne lui était dû. Peu importe si elle a été obligée de détourner une partie de cette somme afin de payer ses dettes de guerre à la Grande-Bretagne et aux États-Unis. Aux termes de la note Lansing, le règlement des dettes interalliées ne regarde pas l'Allemagne. Celle-ci est donc quitte.

**LES VERSEMENTS RÉELS DU REICH**

Telle est l'argumentation allemande. Mais que valent les chiffres sur lesquels elle s'appuie ? Pour les apprécier il est nécessaire d'examiner de façon détaillée les paiements réellement applicables au compte des

réparations pour chaque période de cette histoire mouvementée :

**1<sup>re</sup> Jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1921**

L'Allemagne devait, d'après l'article 235 du traité de Versailles, verser avant le 1<sup>er</sup> mai 1921 une somme de 21 milliards de marks-or. En réalité, le chiffre des prestations totales effectuées s'est élevé seulement à 7 milliards et demi de marks-or, ainsi répartis :

	EN MILLIONS DE MARKS
Valeur estimative des livraisons (déduction faite des biens et autres éléments non convertis en actifs liquides) .....	2.600
Autres chapitres, en exécution de l'article 235 (or, charbon, espèces aux armées d'occupation) .....	4.960
<b>Total .....</b>	<b>7.560</b>

**2<sup>e</sup> Du 1<sup>er</sup> mai 1921 à fin 1922**

En vertu de l'état des paiements de Londres, l'Allemagne aurait dû payer, pendant cette période, au titre des annuités, 4.430 millions de marks (annuités fixes de 2 milliards et annuités variables, à raison de 26 % de la valeur des exportations allemandes), plus les frais d'occupation (442 millions), soit au total 4.872 millions de marks-or. En fait, les paiements, pendant cette période, se sont élevés à :

	EN MILLIONS DE MARKS
Versements en espèces .....	1.744
Livraisons en nature .....	1.004
Marks-papier réquisitionnés .....	130
<b>Total .....</b>	<b>2.878</b>

**3<sup>e</sup> Période d'occupation de la Ruhr (janvier 1923-septembre 1924)**

D'après les chiffres du bilan communiqué au Sénat français le 28 novembre 1924 par M. Henry Bérenger, rapporteur général du budget, l'état des recettes brutes, au 31 août 1924, était de 765 millions de marks. Ces recettes révisées, après rectification des frais d'occupation et d'exploitation, ont été portées par la commission des réparations au total de 894 millions de marks-or le 18 décembre 1925, soit :

	EN MILLIONS DE MARKS
Prestations en nature .....	469,7
Recettes en espèces .....	424,3
<b>Total .....</b>	<b>894</b>

**4<sup>e</sup> Période d'application du plan Dawes (1<sup>er</sup> septembre 1924-1<sup>er</sup> septembre 1929)**

Les versements régulièrement effectués, en espèces ou en nature, ont été les suivants :

	EN MILLIONS DE MARKS
1924-1925 .....	1.000
1925-1926 .....	1.220
1926-1927 .....	1.500
1927-1928 .....	1.750
1928-1929 .....	2.500
<b>Total .....</b>	<b>7.970</b>

PÉRIODES	DONNÉES ALLEMANDES	CALCULS DE LA COMMISSION DES RÉPARATIONS, DE M. PARKER GILBERT, ET COMPTES DE LA B. B. I.		PART BECQUE PAR LA FRANCE
		MILLES DE MARKS-OR	MILLES DE MARKS-OR	
1 <sup>re</sup> 1918-1922 .....	25.100	10.400	millions.	2.690
2 <sup>e</sup> 1923-1924 .....	1.400	900	—	550
3 <sup>e</sup> 1924-1929 .....	8.000	8.000	—	3.950
4 <sup>e</sup> 1929-1930 .....	1.000	1.000	—	570
5 <sup>e</sup> 1930-1931 .....	2.100	2.000	—	930
<b>Total .....</b>	<b>37.600</b>	<b>22.300</b>	<b>—</b>	<b>8.150</b>

TABLEAU COMPARATIF DES VERSEMENTS ALLEMANDS DE RÉPARATIONS DE 1918 à l'entrée au moratoire Hoover (1<sup>er</sup> juillet 1931) d'après les estimations allemandes et les estimations françaises.

**5<sup>e</sup> Période de transition (1<sup>er</sup> septembre 1929-17 mai 1930)**

D'après les données du rapport de l'agent général des réparations, le total des versements allemands pendant cette période a atteint 1.030 millions de reichsmarks.

**6<sup>e</sup> Période de fonctionnement du plan Young (17 mai 1930-1<sup>er</sup> juillet 1931)**

Les encaissements de la Banque des règlements internationaux ont été les suivants :

	EN MILLIONS DE MARKS
1930-1931 .....	1.700
1931-1932 (1 <sup>er</sup> trimestre) .....	420
<b>Total .....</b>	<b>2.120</b>

Si l'on additionne ces différents versements, on obtient le total de 22,3 milliards de marks-or au lieu de 37,6 que l'Allemagne prétend avoir payés. La divergence atteint 15,3 milliards de marks, ou environ 92 milliards de francs.

**UNE « ERREUR » DE 15 MILLIARDS DE MARKS**

D'où provient cette « erreur » dans les estimations allemandes ? On peut noter qu'à partir de 1923 les chiffres produits par les Allemands et ceux dont il a été fait état plus haut, d'après nos propres données, concordent sensiblement, à 500 millions de marks près. Par contre, c'est pour la période de 1918 à la fin de 1922 qu'un désaccord fondamental existe. En effet, alors que l'Allemagne prétend avoir payé, pendant ces quatre années, 25,1 milliards de marks, les comptes de ses créanciers n'enregistrent qu'un versement de 10,4 milliards. C'est que la commission des réparations n'a jamais porté au crédit de l'Allemagne que les prestations ou les transferts d'espèces liquides, constituant proprement des paiements de réparations, tandis que l'Allemagne s'est obstinée à incorporer à ces versements la valeur, arbitrairement fixée par elle, des biens immobiliers se trouvant dans les territoires cédés aux Alliés.

**LE CAS DE LA FRANCE**

Mais c'est surtout à l'égard de la France que le raisonnement allemand est faux. Si l'on consulte nos budgets, depuis l'armistice, le total des sommes que nous avons reçues de l'Allemagne, jusqu'au moratoire Hoover, est de 8.150 millions de marks. Cela ne représente que 37 % des versements effectués (environ 22 milliards), en dépit de notre pourcentage théorique, supérieur à 50 %. C'est que la thèse allemande néglige complètement la priorité accordée aux réparations belges et les arrangements franco-belges de mai 1923, aux termes desquels la France n'a conservé, des recettes de l'occupation, que le solde net des prestations en nature.

Ainsi, lorsqu'on dresse un bilan exact, on s'aperçoit que la France n'a pas même touché, au titre des réparations, 50 milliards de francs, c'est-à-dire moins de la moitié de ce qu'elle a dépensé pour la restauration de ses régions dévastées. Bien entendu, nous avons dû prélever encore, sur ces 50 milliards de francs, les annuités de nos dettes envers les États-Unis et l'Angleterre, et, bien que l'Allemagne considère qu'elle n'a rien à voir dans ces arrangements particuliers, le montant de nos paiements interalliés, depuis l'entrée en vigueur des traités de Washington et de Londres, n'a pas été inférieur à 1.658 millions de francs, ou 10 milliards de francs, de sorte qu'il nous est resté en tout et pour tout environ 40 milliards de francs pour nos réparations proprement dites. Au nom de l'équité, pour s'en tenir à l'esprit et à la lettre de la note Lansing, que l'Allemagne revendique, elle nous doit encore une soixantaine de milliards de francs et cela, dans l'hypothèse, que rien ne permet malheureusement jusqu'ici d'envisager, que nous ne paierions plus un dollar ou une livre aux États-Unis ou à l'Angleterre au titre des dettes.

ROBERT LAMBEL