

LE JOURNAL

LE NUMERO : 25 c. (N° 15944)

PARIS, 100, RUE DE RICHELIEU
Tél. Gaz. 81-54, 81-55, 81-56, 81-57, 81-58, 81-59

LUNDI 25 DECEMBRE 1933

Les **LITHINÉS**
du **D' GUSTIN**
assurent une bonne digestion

Adorée des enfants
L'hiver, ne laissez jamais
sortir vos enfants sans
Réglisse Florent
Fruiteuse incomparable - Pectoral sans rival

La loi de redressement budgétaire votée par le Parlement

Elle ne résout pas complètement le problème financier mais elle marque une étape importante dans la voie de l'assainissement

Le cabinet Chautemps aura réussi là où échouèrent les deux gouvernements précédents. Il est parvenu, non sans peine, à faire voter un projet de redressement financier, le troisième dont le Parlement avait été saisi depuis octobre.

L'économie générale du texte finalement voté n'est pas très différente de celle du projet initial. Si



M. GEORGES BONNET

la carte d'identité fiscale se trouve substituée, comme moyen de contrôle des revenus mobiliers, au bordereau ou relevé de coupons que préconisait le gouvernement, et si, d'autre part, les « regroupements » tout d'abord envisagés sont partiellement remplacés par une surtaxe sur l'essence et par d'autres « aménagements » fiscaux de moindre importance, l'ensemble des ressources attendues des nouvelles mesures ne s'écarte pas sensiblement du chiffre primitivement prévu. Le total en est toujours voisin — sur le papier — de 4 milliards et demi. Se répartissant à peu près également entre des économies, des recettes d'impôts et des ressources exceptionnelles, il doit être complété ultérieurement par des mesures proposées dans le projet de budget de 1934, à concurrence de 200 millions environ par des compressions et de 473 millions par des moyens fiscaux.

Cette nouvelle loi financière n'est, certes, pas parfaite.

La création de la carte d'identité fiscale, surtout, est une erreur regrettable. Erreur, d'abord, parce que le mécanisme du système — qui comportera la remise d'une carte spéciale à chacun des 7 ou 8 millions de porteurs de valeurs mobilières existant en France et dont les trois quarts ont des revenus trop modestes pour être assujettis à l'impôt général — vaudra à l'administration et aux banques un énorme surcroît de travail et de paperasses sans assurer pour cela un contrôle vraiment efficace. Erreur, ensuite, parce qu'on ne restitue ni la confiance publique ni le crédit de l'Etat par des mesures qui, pour un rendement budgétaire problématique, risquent d'étrangler les capitaux, de les inciter à se cacher et vont ainsi, finalement, à l'encontre des résultats souhaités. Mais il n'est sans doute pas interdit d'espérer que ces inconvenients seront reconnus avant que le système soit mis en application effective et que, en définitive,



M. MARCHAND

la carte d'identité connaîtra le sort qu'eût autrefois le bordereau de coupons.

On reprochera aussi à la nouvelle loi de demander encore beaucoup aux impôts, notamment à cette même fortune mobilière que vise déjà l'aggravation de l'impôt sur le revenu, et qui voit, de surcroît, les justes dégrèvements qui lui furent accordés en 1929 et 1930 annulés dans la proportion de 50 0/0. Et le recours, à concurrence d'un milliard et demi, à des ressources exceptionnelles, ressources de facilité dont ne bénéficiera plus le budget de 1933, ne constitue pas non plus, assurément, une méthode financière recommandable.

Enfin, le produit de plusieurs des mesures votées apparaît aléatoire. La commission sénatoriale des finances n'a pas dissimulé que même en évaluant à 500 millions seulement le rendement de l'ensemble des dispositions tendant à combattre la fraude fiscale, et à 600 millions celui de la révision des indemnités, le législateur faisait preuve d'un optimisme sans doute excessif, et que, de plus, le gouvernement éprouverait de très grandes difficultés à lancer dans la circulation toutes les monnaies divisionnaires qu'il est autorisé à frapper et dont la masse dépassera de beaucoup les besoins du public.

Et, cependant, le vote du Parlement marque un progrès dans la voie du redressement. La nouvelle

loi ne résoudra pas complètement le problème financier. Mais elle constitue une étape qui nous rapproche de la solution finale. En admettant que les résultats des mesures adoptées ne répondront pas toujours aux estimations, ces mesures n'en donneront pas moins, en 1934, un produit global que l'on peut situer, dans l'hypothèse la moins favorable, entre 3 milliards et demi et 4 milliards. Si, de plus, les 1,273 milliards environ d'économies et d'aménagements inclus dans la loi de finances sont votés conformément aux prévisions du gouvernement, des ressources nouvelles de l'ordre de 5 milliards auront été effectivement créées ou dégagées au profit du budget 1934, et le déficit évalué officiellement à 6 milliards aura été couvert à due concurrence.

Sans doute, l'insuffisance réelle à combler risque de dépasser de 1 milliard ou davantage ce chiffre de 6 milliards, prévu par le gouvernement. Sans doute, encore, il subsiste, à côté de cette insuffisance budgétaire proprement dite, trop de dépenses extras budgétaires — la charge de la Trésorerie et qui devront être comprimées à leur tour, sans parler du déficit de plusieurs milliards que laisse encore l'exploitation des chemins de fer, déficit qui, pour être couvert normalement par des emprunts de réseaux, n'en pèse pas moins lourdement sur le marché des capitaux et sur le crédit public. Croire que la loi que les Chambres viennent de voter mettra un terme à l'effort de redressement financier serait donc s'abuser singulièrement.

Mais il faut comparer le chemin déjà parcouru à celui qu'il reste à parcourir pour arriver au but. Or, si nous jetons un regard en arrière, nous constatons que depuis le juin 1932, époque où l'assainissement fut commencé, plus de 13 milliards au moins ont été trouvés pour le seul budget de l'Etat, soit par des économies, soit par des mesures fiscales, soit par des moyens divers. Même en tenant compte que ce chiffre comprend quelques recettes exceptionnelles de qualité douteuse qu'il faudra remplacer l'an prochain par des ressources normales, et en tenant compte aussi de l'effort extras budgétaire qui s'impose si l'on veut restaurer un équilibre financier véritable, il apparaît évident que le plus dur de la tâche est désormais accompli et que ce qu'il reste à faire ne dépasse pas les limites des forces humaines.

Au reste, il y a progrès non seulement dans la lutte matérielle contre le déficit, mais encore dans les conceptions qui président à cette œuvre essentielle. Si les compressions votées sont relativement modestes, du moins le principe de la déflation budgétaire, de la réduction du train de vie de l'Etat a été définitivement admis par le Parlement. Et les déclarations qu'a faites au Sénat le président du conseil, en réponse aux critiques de M. Caillaux, comportent la promesse formelle que le gouvernement saluera les Chambres de propositions tendant à mettre un terme au gonflement automatique de certaines dépenses prévues par des lois antérieures, et à lever ainsi une hypothèque qui pèse lourdement, depuis plusieurs années, sur nos finances publiques.

Ces constatations jointes à l'appallement politique qu'a marqué le vote du projet de redressement doivent normalement provoquer dans les esprits une détente. Détente qui pourra préparer la voie à un renouveau de confiance, pour peu que les autorités responsables poursuivent rationnellement leur tâche. Déjà, d'ailleurs, les inquiétudes monétaires se sont atténuées. L'exode des capitaux s'est ralenti, les sorties d'or ont presque cessé, et le franc a reconquis toute sa fermeté sur les marchés internationaux.

Dès lors, l'opération de crédit que le ministre des finances va prochainement réaliser afin de consolider partiellement la dette flottante du Trésor et restituer de la sorte, à celui-ci, des possibilités suffisantes d'émission de bons à court terme pour lui permettre de remplir convenablement son rôle de banquier du budget, pourra se dérouler dans une atmosphère éclaircie, qui en favorisera le succès. Mais le répit dont bénéficieront ainsi les pouvoirs publics ne sera réellement profitable que s'ils ne tardent point à achever l'œuvre d'assainissement. Nous connaissons déjà, au lendemain du vote du budget 1933, une détente semblable, qui fut suivie à l'automne d'embarras aigus et de troubles sérieux parce que la volonté de redressement du Parlement apparut chancelante. C'est pourquoi on ne saurait trop répéter que si le vote du projet financier du gouvernement marque une étape importante, il n'apporte malgré tout qu'une solution partielle qui ne prendra sa pleine valeur et ne portera tous ses fruits que le jour où elle s'intégrera dans la solution totale et définitive.

EN 2^e PAGE :

NOÛ 1933.

EN 3^e PAGE :

Encore des palabres pour rien, par SAINT-BRICE. Le système américain des achats d'or. Le rally-révolution de Reims.

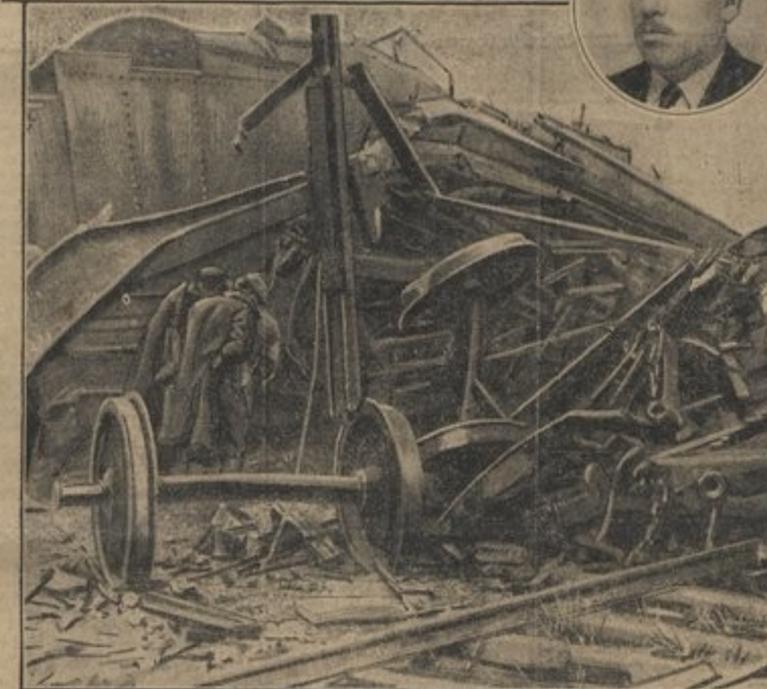
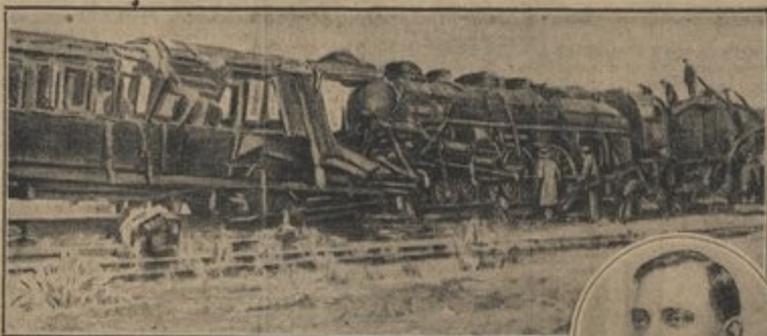
EN 5^e PAGE :

La vie sportive. Les courses. La T. S. F.

EN 7^e PAGE :

L'ANNEE FINANCIERE.

PRÈS DE 200 MORTS ET 300 BLESSÉS tel est l'effroyable bilan de la collision de trains aux environs de Lagny



LA MACHINE DU TRAIN TAMPONNEUR AVANT TOUT DÉBLAIEMENT. — UN DES ASPECTS DES TRAGIQUES DÉBRIS.

En médaillon : LE MÉCANICIEN DAUBIGNY

Quelques heures seulement après qu'elle eut été connue, on avait pu mesurer déjà toute l'effroyable ampleur de la catastrophe de Lagny, l'une des plus terribles que les annales ferroviaires aient enregistrées. Elle s'est déroulée, hier, plus terrible encore qu'on ne l'avait imaginé.

C'est, en effet, aux environs de cent quatre-vingt-dix morts, parmi lesquels se trouvent MM. Schleiter, député de la Meuse, maire de Verdun ; Jean-Paul Morel, ancien sous-secrétaire d'Etat, maire de Ve-

saux, et Henri Rollin, député, maire de Saint-Dizier, que s'arrêtaient, hier soir, la liste funèbre.

On estimait, en outre, que le nombre des blessés se chiffrait à près de trois cents, dont une centaine plus grièvement atteints.

Des scènes déchirantes se sont produites sur les lieux mêmes de la catastrophe où les sauveteurs ont fait preuve d'un dévouement admirable, et à la chapelle ardente de la gare de l'Est, où des parents et des amis sont venus reconnaître ceux qui leur étaient chers !

Jusqu'à maintenant, l'enquête menée parallèlement par le parquet de Meaux, assisté de trois experts et par les ingénieurs de la Compagnie de l'Est, a eu pour conséquence l'arrestation du mécanicien et du chauffeur du train tamponneur.

Il reste à savoir si, comme les deux hommes l'ont affirmé, les signaux qui devaient couvrir l'express Paris-Nancy donnaient la voie libre ou s'ils étaient fermés.

Dans la matinée, M. Chautemps, président du conseil, et les représentants de la Ville de Paris sont allés

Le mécanicien et le chauffeur du rapide tamponneur ont été arrêtés

Deux députés MM. Schleiter et Henri-Rollin et un ancien sénateur M. Paul Morel figurent parmi les tués



s'incliner, à la gare de l'Est, devant les dépouilles des victimes. Après M. Paganon, ministre des travaux publics, M. Chautemps a affirmé la volonté du gouvernement d'établir toutes les responsabilités. Il a répondu ainsi à l'émotion profonde qu'a suscitée à Paris, comme dans toute la France, l'épouvantable accident.

Visions d'épouvante

A travers les champs morts et glacés, dans le brouillard livide et dense où s'estompent les arbres givrés, il est bien inutile, aller, de demander le chemin de la catastrophe. Tant d'autos et de cyclistes roulent dans le même sens, tant de piétons marchent, fébriles et muets vers le même horizon étouffé qu'on a vite compris que c'est par là-bas, après ces maisons basses devant lesquelles des gendarmes s'affairaient et où parfois surgissaient, venant en sens contraire, filant dans un tintement de timbre affolé, des ambulances qui emportaient les derniers corps déchiquetés.

D'un coup, on découvre la scène, au delà d'un labour négligé qui craque sous les pas. Dans ce paysage blanc dans cette pâleur fantomatique, il n'y a que deux masses sombres et longues : la foule immobile, par rangs massifs et, dominant tout, exhaussé par le remblai comme par un socle, l'amoncellement noir des ferrailles entre des bruyères dont les flammes cuivrées montent et se lèvent, torchées qui éclairèrent la tragédie nocturne.

D'abord, on ne comprend pas. On ne comprend pas parce qu'entre les trains de secours et les grues charbonnières, on ne voit que le train tamponneur, sa locomotive au muséum ébraté, empétrée encore de débris de bois, telle un animal furieux sortant d'un hallier, puis ses quatre wagons métalliques, presque intacts, qui penchent sur la gauche, enlissés jusqu'aux essieux dans le ballast noirâtre, visqueux, semé de choses informes, étouffés souvent de sang épais.

Mais l'épouvantable réalité, on la reconstruit vite. Ce bolide d'acier, cette masse rigide lancée à cent à l'heure, est entrée dans un convoi de wagons de bois, dans un train de boîtes d'aluminium, et tout à éclaté, tout a été rejeté sur les bords, choses et cargaison humaine. Le reste, épargné par la course épouvantable, a été maintenant remorqué loin de ces lieux sinistres. Sa sortie qu'un des travailleurs, au visage maigré, désignant de sa main noire des tas informes, alignés au long du remblai, peut me dire :

— Voilà tout ce qu'il reste de cinq wagons. Quel lamentable spectacle dont l'imagination réaliste mal le sens ! Le premier tas est tout contre le tender au haut duquel veille un gendarme. C'est un écheveau de ferrailles, de poutrelles, de triangles, de ressorts, de plaques, une incobérance de monstrueuse palette de fer d'où émergent des cailloux et des roues torquées. Par vingtaine, hâtant sur le câble d'acier d'un grappin croché là-dedans des hommes dont les yeux rougis par l'insomnie et la fumée des brasiers brillent dans la face poissée de graisse et de charbon, s'efforcent de faire basculer cette masse embroussaillée pour dégager des corps.

Pauvres choses que l'on distingue coincées sous les roues massives : le tronç d'une femme, le torse d'un marin gonflé semblé-t-il dans sa vareuse et plus loin un dolman de Saint-Cyrien. Ils sont tellement mêlés à ce désordre de fer que les uns avant même sans doute qu'ils en aient eu conscience qu'il ne faudra pas moins de deux grues pour soulever cette ferraille par brassées et permettre aux ouvriers de se glisser bravement là-dessous pour dégager ces restes effroyables aux couleurs visqueuses d'émail.

Des civières dont la noire toile cirée est engluée de sang les emportent sous des couvertures boursuées sans forme humaine. Je n'oublierai jamais le regard de cet ouvrier qui, surgi de cet amoncellement où il venait de ramasser ce qui fut des êtres, laissant pendre ses mains gantées d'énormes gants de drap vert ensanglanté, contemplait, hébété, la civière qu'emportaient des gendarmes et sur laquelle, dépassant la couverture on voyait deux jambes de fillette torquées comme celles d'une poupée de son.

A partir de là, le ballast est à peu près dégagé. Mais on y glisse, par places, dans une boue carminée.

EMILE CONDROYER

(La suite en 4^e page)

L'escadre transafricaine est rassemblée à Istres d'où elle s'envolera pour Lyon et Paris

Istres, 24 décembre. — Dix avions de l'escadre du général Vuillemin, en trois groupes, sont venus se poser, dans la matinée, sur le terrain de l'école d'aviation. Le premier groupe est arrivé à 9 h. 45. Il comprenait deux appareils. Deux autres appareils sont arrivés à 10 h. 10. L'un d'eux avait à son bord le colonel Girier. Six autres appareils, parmi les-



Général VUILLEMIN

quels celui du commandant Pelletier Doly, sont arrivés à 11 heures 15. Le colonel Girier est reparti, dans la matinée, pour Lyon, à bord d'un avion de l'école d'aviation. D'autre part, les avions de l'escadre Vuillemin, qui ont passé la nuit à Lox Azouares, sont partis ce matin sous le commandement du lieutenant-colonel Bouscat.

(La suite en 6^e page)

M. JEAN RENARD fils du préfet de la Seine se tue dans un accident d'aviation

On lira en 3^e page notre dépêche relatant le terrible accident du brouillard, et qui, sur l'aérodrome d'Asnail, près de Clermont-Berrand, a coûté la vie à un jeune pilote, fils de M. Edouard Renard, préfet de la Seine.



HIVER DE FRANCE Chez les fermiers beaucerons

Par Jean BOITROT

PATAY, décembre. — De tous les paysages que l'on peut contempler, en France, par une température comme celle que nous venons de subir, la Beauce est, à coup sûr, l'un des plus impressionnants. En au-



UN MOULIN SOUS LA NEIGE

canne saison, la Beauce ne se soucie des meuleurs-dames qui passent en automobile. Ce n'est pas une région de tourisme. Elle a d'autres ressources et d'autres préoccupations. Elle n'a pas le temps de recevoir. Néanmoins, lorsque des Parisiens s'égarent de ce côté, soit au printemps soit en été, ils ne manquent pas, tout profanes qu'ils puissent être, de s'extasier sur la splendeur des cultures. Actuellement, c'est autre chose. L'étranger qui traverse la Beauce par un tel hiver a peine à croire que de soit là le fameux « grenier de la France ». De Chartres à Patay et de Patay à Pithiviers, elle déroule un immense tapis glacé allongé de routes à peu près désertes, et piqué de villages et de fermes dont on se demande ce qu'ils font là. C'est à la fois déconcertant et magnifique. Un océan de chocolat ou de crème de marrons, abondamment saupoudré de sucre. En se penchant sur ces terres, on fait pourtant des découvertes. Les unes, ensemenées en blé, sont déjà trempées d'une infinité de minuscules aiguilles vertes, imperceptibles sous la neige. Les autres de bristées encore d'un chaume roussâtre, pareil à la dépouille d'une bête sauvage. Ainsi de suite jusqu'à

Voir le Journal du 24 décembre.



— Ah !... la rosse, la rosse, la rosse !

(Dessin de POULBOT)

