

23 juin 1939

LE TRANSPORT INGÉNIEUR DU TRANSPORT

Ce serait un jeu de montrer que l'outillage plus moderne créé par l'homme n'a pas éliminé les outils les plus primitifs et que, par exemple, en un temps de perceuses électriques, la courbe de production des marteaux - outils entre tous élémentaires - est en ascension constante.

Pareillement, les moyens de véhicules de la pensée s'ajoutent et ne se remplacent pas : on prend un abonnement au téléphone par lettre ; on commande un poste de radio par téléphone.

Ainsi en va-t-il des moyens de transport qui, depuis l'attelage le plus primitif jusqu'au dernier avion transatlantique, s'ajoutent les uns aux autres, les plus anciens recevant souvent des nouveaux venus comme une activité nouvelle.

En 1900, après plus d'un demi-siècle de Chemin de fer, le nombre des "colliers" en France était en augmentation notable sur 1850. C'est que si, avec l'écllosion des Chemins de fer, les transports à longue distance disparaissaient de la route et avec eux quelques auberges et quelques relais, la route, en revanche, recevait du nouveau venu, le rail, une activité locale considérablement accrue. En 1900, les chemins vicinaux de France triplent leur longueur : la route

avait reçu du rail une activité nouvelle.

Moins d'un siècle après la disparition des diligences - un jour de la vie économique - la route paraissait devoir prendre, grâce à l'automobile, une revanche éclatante. En réalité, là comme ailleurs un outil nouveau s'ajoutait aux autres et l'activité générale des transports était accrue.

En se diffusant, l'automobile apporte un goût de la mobilité qui profite à tous les autres moyens de transport et spécialement au Chemin de fer. On ignore généralement que l'année 1927 qui fut celle du plus grand trafic ferroviaire d'après guerre, est aussi celle de la plus grande production des automobiles en France. Mais peut-être s'étonnera-t-on davantage encore d'apprendre qu'en 1938, année de crise particulièrement dure pour le rail, année aussi d'inquiétude générale et de mobilisation, le trafic ferroviaire est resté supérieur à celui de 1913 bien que le nombre des automobiles soit passé, entre temps, de cent mille à plus de deux millions.

Entre les deux moyens de transport si souvent opposés dans l'opinion, il y a donc, en réalité, comme une sorte d'entraînement mutuel et une solidarité certaine.

L'industrie automobile française née et presque toute entière développée dans la région parisienne n'aurait pu produire aux prix que nous connaissons sans l'aide du rail qui transporte ses matières premières à des prix infimes. Quand une automobile naît dans une industrie de la banlieue parisienne, non seulement d'ailleurs la matière première a été apportée

par le rail, mais le plus souvent elle a été véhiculée dans la mine par un cheval traînant une benne. Le moyen de transport nouveau, loin d'exclure les anciens, leur est donc une occasion de trafic.

A l'inverse, si l'automobile a eu besoin du Chemin de fer pour naître dans des conditions favorables, le rail, lui, a vu le nombre de ses voyageurs augmenter grâce aux commodités que donne l'automobile pour, de tous les points du territoire, atteindre vite et aisément ses stations et ses gares.

Faut-il noter pourtant que, dans cet ensemble où chacun travaille à une même tâche, c'est l'ancêtre, l'aîné de ces deux moyens de transport auquel incombe la tâche ingrate par excellence.