

18 Mai 1935

## **APPORTERA-T-ON DES SOLUTIONS AU PROBLEME DU RAIL ET DE LA ROUTE ?**

Certains problèmes d'ordre politique, économique ou administratif se posent d'une façon permanente devant l'opinion publique. Gouverner, c'est savoir appliquer à *temps* des mesures, pour les empêcher de revêtir une forme aigue qui les ferait aboutir à une impasse.

Le problème des transports réclame des mesures de cet ordre. La dernière grève des chauffeurs n'était qu'une des manifestations locales de ce conflit entre le rail et la route, et parfois entre le rail, la route et l'eau, conflit qui, évident ou caché, existe aujourd'hui dans tous les pays du monde. Les conséquences de cette lutte entre les différents moyens de transport, on le voit, sont parfois graves. Pour les éviter, les bonnes paroles et les promesses ne suffiront pas. Il faut en rechercher les causes et les combattre.

De cette concurrence du rail et de la route, nous avons déjà souvent parlé. La question se pose de la même façon un peu partout, dans le vaste monde. Nous ne sommes pas seuls à souffrir de cette surproduction des moyens de transports. Et pour cela « *il n'est pas inutile de jeter un coup d'œil sur la pharmacopée appliquée en la matière par les pays voisins* ».

En France, la question se pose également avec la même acuité. M. Raoul Dantry, directeur du réseau de l'Etat, a consacré à cette question dans la *Revue des Deux Mondes*, des articles d'un intérêt magistral. Dans de nombreux points de cette étude, les remarques et les conclusions pourraient s'appliquer à notre pays.

« ... *Il est d'autre part frappant de constater, dit-il, qu'aucun pays du monde ne peut se remettre à la seule sélection naturelle du soin d'assurer une meilleure organisation des transports. L'intervention de la puissance publique a été règle absolue parce que partout, il est apparent qu'elle était pour le pays une question de vie ou de mort* ».

Pour notre pays également, cette intervention de la puissance publique s'impose. Dans un certain sens, elle existe. Ici également la puissance publique doit combler le déficit des frais d'exploitation des chemins de fer. Elle est aussi directement intéressée à ne pas laisser dans une situation d'incertitude ou de précarité les très nombreux Libanais vivant de l'industrie automobile. Il lui appartiendra donc par les moyens appropriés de coordonner les efforts pour essayer de mettre fin ou du moins de diminuer la violence du conflit qui oppose le rail et la route. La sélection naturelle ici, pas plus qu'ailleurs n'a donné de très brillants résultats.

Reste à savoir quelle est la puissance publique qui sera appelée à intervenir, quelle forme prendra son intervention, quelle tâche elle doit s'assigner.

Mais avant tout, cette intervention doit être urgente. L'été est une saison d'apaisement relatif. C'est la période d'or pour les transports, surtout automobiles. Les services compétents ont l'impérieux devoir de profiter de cette trêve pour réunir la documentation nécessaire et présenter aux intéressés au début de l'automne, un programme d'action cohérent et des solutions impartiales.