

30 mars 1935

LE RAIL ET LA ROUTE

En réponse à notre dernier article (1) sur ce sujet d'une actualité toujours plus lourde pour nos budgets, nous recevons de M. Nidelet la lettre suivante :

Beyrouth le, 29 Mars 1935

Monsieur le Directeur,

Les intérêts que nous représentons ayant été mis en cause dans votre journal du 27 mars d'une manière inexacte, nous vous prions de vouloir bien, à la même place et dans les mêmes caractères, reproduire dans votre prochaine édition, la rectification suivante.

Il est indispensable que sur une question aussi importante que celle de la concurrence des moyens de transport, des erreurs ne soient pas répandues dans le public ; aussi croyons nous devoir préciser :

- que le montant du déficit du chemin de fer, improprement dénommée, d'ailleurs, « rémunération d'un capital », a été, dans votre article, augmenté de plus de 50% ;

- qu'en contre-partie du déficit actuel notre exploitation ferroviaire a rapporté aux Etats les années précédentes une somme de « dix-sept » millions ;

- que les conditions obligatoires de rachat de notre concession, complètement passées sous silence par le rédacteur de l'article, sont entièrement différentes de celles qu'il a imaginées.

- que ces conditions constituent un contrat inéluctable ; que nous sommes étonnés que dans un journal libanais on paraisse mettre en doute l'obligation du respect des contrats ;

- que les actes concessionnels de notre Société, y compris notre convention de réadaptation, ont été signés et approuvés par les autorités qualifiées ; ce dernier document ayant été non seulement signé par Mr. Le Gouverneur Cayla que vous indiquez seul, mais aussi par Mr. le président de l'Etat de Syrie, Soubhi bey Barakat, Mr. le Gouverneur des Alaouites, Charles Dumont, et approuvés par Mr. le Haut-Commissaire de la République Française dans les Etats sous mandat ;

- que les pays construisant les réseaux « les plus modernes » n'ont pas de voie différente de notre voie large, et de matériel plus récent que nos automotrices ; que le reste de notre matériel correspond à celui qu'utilisent les réseaux analogues dont la conservation est reconnue comme nécessaire dans tous les pays où ils se trouvent (voir le développement poursuivi dans les pays voisins notamment en Turquie) ;

- que le déficit des moyens des transports n'est pas propre, dans ce pays, au chemin de fer mais qu'il atteint la plupart des camionneurs à cause de la concurrence désordonnée qu'ils se font entre eux et du manque de coordination des divers modes de transport ;

- qu'il ne faut pas nier les services que rendent les camions mais qu'il est inexact et dangereux de laisser croire au public qu'il y aurait avantage à faire effectuer tous les transports du pays par les camions seuls ; dangereux également de ne pas signaler de quelles charges le pays, dans cette hypothèse, serait accablé ;

- qu'au surplus pendant les dernières sept années, les achats d'automobiles et de produits pour automobiles, versé à l'étranger par l'économie du pays, ont atteint le chiffre impressionnant de 680 millions (six cent quatre-vingt millions) de francs et que cette énorme diminution des réserves du pays en capital est une cause essentielle de la crise actuelle ;

- qu'enfin le problème « route et rail » est susceptible, en Syrie et au Liban, d'être résolu d'une façon beaucoup plus simple et facile qu'en aucun autre pays du monde ; qu'une solution de ce genre équitable et avantageuse pour toutes les parties intéressées serait probablement déjà intervenue si certains intérêts particuliers n'y avaient fait obstacle et si l'opinion n'était parfois égarée par certaines campagnes intéressées.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur etc...

La Direction
Signé : Nidelet

M. Nidelet, qui est par ailleurs un homme fort aimable et bien au courant des choses de ce pays et de sa situation économique, s'est quelque peu départi dans cette lettre de l'objectivité et de l'impartialité nécessaires dans un pareil débat. Nous ne lui en tiendrons pas rigueur. Nous nous contenterons de formuler quelques brèves observations au sujet de cette lettre.

1) Pour ce qui est du déficit,

- qu'on le baptise carpe ou rémunération du capital, peu nous importe -, nous maintenons, à quelques centaines de milliers de francs près, le chiffre de treize millions, pour la rémunération d'un capital de cent trois millions de francs, comme cela résulte clairement de notre article.

2) Pour ce qui est de la somme de 17 millions que l'exploitation ferroviaire aurait rapportés aux Etats les années précédentes, nous croyons savoir que sur ces 17 millions, pas un traître sou n'est revenu aux Etats. Cette somme, après avoir été bloquée, a été consacrée à des travaux propres au réseau du D.H.P. Et nous serions heureux d'avoir des indications plus claires sur ce point.

3) Pour les conditions obligatoires de rachat, le contrat inéluctable et les actes concessionnels de la Société, nous citerons un passage d'une déclaration de M. Peyrouton, suspendant toutes les exécutions forcées d'hypothèque en Tunisie ;

« On a dit que le gouvernement local violait les principes essentiels du droit français. Il faut avoir le souci de la légalité, mais il s'agit de questions vitales ».

En un mot, il y a un état de nécessité vitale, supérieur à l'exécution de tous les contrats.

Si les chemins de fer devaient circuler à vide, pendant 50 ans, y a-t-il un esprit sensé ou raisonnable pour soutenir qu'en vertu des accords conclus, nous devrions continuer quand même à combler un déficit qui ira toujours grandissant ?

Enfin, on nous permettra très respectueusement d'observer que ce n'était pas au D.H.P. qui paie ses obligataires en vertu d'un règlement transactionnel à s'attacher avec une telle férocité à la notion du respect des contrats.

Si la dureté des temps a imposé à la Société elle-même un règlement transactionnel, on ne voit pas pourquoi l'Etat devant un danger pressant, ne lui accorderait pas le même traitement qu'elle réserve à ses obligataires.

4) Les camionneurs perdent aussi nous dit M. Nidelet. C'est entendu. Mais ils ne perdent que leur propre argent et les Etats ne les subventionnent pas.

5) Nous ne sommes pas d'accord avec le D.H.P. sur ce que coûtent les automobiles à l'économie nationale et sur les chiffres produits par lui. Nous aurons l'occasion de revenir sur la question. Mais à supposer que tel soit le cas, où veut-on en venir ? Les automobiles ne sont pas fabriquées dans les pays de mandat. Mais nous n'avons pas non plus d'usines de locomotives ni à Ehden, ni à Djezzine et le charbon ne sort pas de nos mines. Le D.H.P. n'est pas une industrie de transports se servant d'un matériel national.

S'il fallait inévitablement revenir à un mode de transport uniquement national, on ne peut que ressusciter les voitures à chevaux, les voyages à dos d'âne et de chameaux ou mieux encore, aller de Beyrouth à Damas en palanquin.

Le D.H.P. pourra peut-être à ce moment là, - sur une appréciable partie de son parcours, au moins - rivaliser de vitesse avec ses concurrents.

6) Enfin, cette solution du problème de la route et du rail, « plus facile ici qu'ailleurs » dont nous parle M. Nidelet, que ne la suggère-t-il ? Que des « intérêts particuliers » s'y opposent, nous n'en avons jamais douté. Mais parmi ces intérêts, ne faut-il pas compter, avant tout, ceux auxquels fait allusion M. Nidelet au début de sa lettre et qu'il représente ici ?

Nous n'avons pas la prétention d'épuiser en une seule fois cet important problème. Notre dernier article n'a fait qu'ouvrir un débat qu'il importait d'instituer.