

Le chemin de fer est-il en train de mourir ?

par PAUL ALLARD

Ce fut, l'autre jour, une magnifique controverse entre techniciens.

L'agonie de la voie ferrée !

« Le chemin de fer est mort ! Le chemin de fer est un instrument archaïque, ruineux, qu'il faut mettre au rancart » soutint, avec vigueur, devant les membres de l'*Union des syndicats d'ingénieurs français*, le tombeur du train, M. de Coninck.

« Vous allez bien vite en besogne, mon cher collègue » riposta vertement un autre ingénieur, M. Berthaud, défenseur intrépide du bon vieux chemin de fer des familles.

Et ainsi fut posée, devant des gens du métier peu disposés à se payer de mots, la lutte pathétique à laquelle nous assistons chaque jour, en témoins intéressés, nous autres usagers du Rail et de la Route...

M. de Coninck constata, tout d'abord, que les chemins de fer étaient appelés à disparaître par la simple raison que le public, très prochainement, n'en aura plus besoin. C'est la loi du progrès. D'autres moyens de transport, l'automobile sous toutes ses formes, et l'avion, remplaceront, à meilleur compte et plus rapidement ce lourd moyen de locomotion dont la faiblesse congénitale réside dans ce fait qu'il est esclave de la ligne droite.

Si, depuis trois ans, le trafic-voyageurs des chemins de fer diminue dans une dégression constante, c'est, de l'aveu même des dirigeants des Compagnies, du fait de la concurrence de l'auto. Lorsque notre réseau routier sera, comme il en a besoin, amélioré, cette concurrence amènera, automatiquement, la décadence du chemin de fer.

Le débit des voies ferrées, calculé en moyenne pour tous nos réseaux, n'atteint pas 50 tonnes de marchandises à l'heure. Alors que Paris ne dispose que de huit gares — et l'on connaît tous les méfaits de cette centralisation ferroviaire excessive — la capitale a soixante portes orientées dans toutes les directions par lesquelles s'écoule une circulation illimitée.

Et nos réseaux de chemin de fer sont si peu adaptés aux besoins modernes qu'ils sont obligés de se compléter eux-mêmes par des *lignes transversales d'autocars sur route*.

Il faut treize heures pour parcourir, en chemin de fer, les 538 kilomètres qui séparent Clermont-Ferrand de Nantes, soit une moyenne de 40 kilomètres à l'heure. De Châlons-sur-Marne à Nevers, on met onze heures en chemin de fer : en autocar, on en met six !

Et les anticipateurs se laissent aller à ce rêve

d'avenir qui sera peut-être la réalité de demain. Le chemin de fer est mort. Vive le *motorisme de grande envergure* ! De grands courants automobiles réguliers assureraient le service Paris-Lyon-Marseille-Nice; Paris-Madrid; Paris-Berlin. L'autocar franchit des centaines de lieues par relais, en se jouant. Paris devient le centre d'une immense gare centrale d'automobiles. L'autocar est aménagé pour les grands voyages. La nuit venue, il se transforme en chambre à coucher avec six couchettes-lits-cars. Au milieu, cabinet de toilette, appareil de T. S. F. Les routes automobiles sont jalonnées de haltes, hôtelleries, auberges, garages, ateliers de réparations, magasins de réapprovisionnement.

Ecoutez ce que dit à ce sujet, le *Grand Tourisme* :

Le jour n'est pas loin où les auto-cars sillonneront par milliers et pour des prix normaux nos belles routes de France. A ce moment, toutes les grandes villes posséderont d'importants garages avec des mécaniciens et les pièces de rechange nécessaires aux réparations. Dans Paris, de puissantes sociétés se formeront pour l'exploitation de ces services routiers; on prendra ses billets dans les Agences et les voitures perfectionnées, munies des plus modernes accessoires de nécessité et de confort, marcheront, à l'abri de toutes menaces d'aventures ou d'accidents, sur les larges chemins du progrès.

Dès maintenant la province a trouvé dans l'auto-car le moyen efficace pour relier aux villes des villages perdus, là où le rendement d'une voie ferrée, même vicinale, n'aurait pas justifié les frais de construction. Dans les Alpes, les Pyrénées, les Vosges, le car est tout indiqué : il supprime ces lignes follement dispendieuses et qui ne servent souvent que les deux tiers de l'année; l'avenir de la montagne est, à lui seul, et grâce à sa souplesse, il élargit considérablement le champ des centres du tourisme.

A qui n'a-t-il point été donné de voir, et non sans une grande allégresse, les services d'automobiles concurrent directement le chemin de fer par le rapide transport des voyageurs d'une station à une autre, peu distante, mais qu'on ne peut atteindre par le rail qu'après deux changements de trains et quelques mortelles heures d'arrêt à des embranchements de rase campagne ?

Et, après ces considérations pratiques, voici le bénéfice moral, touristique, pittoresque :

Dans ce domaine le car est souverain. L'aéroplane nous perd dans les nues. Le chemin de fer, lié à la ligne droite, nous fait traverser l'univers à toute allure, sans souci de la poésie des bois, du charme des plaines, du pittoresque des villes qui, sitôt repérés, s'effacent à notre vue. Seule l'automobile, par sa souple adaptation aux diverses routes, nous permet de pénétrer dans le cœur même du pays, avec la faculté de nous faire arrêter où bon nous semble, à l'orée d'une ombreuse forêt, auprès d'une ruine ou d'une vieille église, en face d'un panorama qui réjouit nos yeux.

Toute autre chose est par exemple d'aller par le chemin des terres de Paris au Mont St-Michel, de Paris aux Châteaux de la Loire, ou encore à la mer,

en longeant la merveilleuse vallée de la Seine, que d'être emporté sur la voie ferrée dans la trombe charbonneuse et mugissante d'un express.

Pauvre chemin de fer ! Contre un tel réquisitoire, comment va-t-il se défendre ?

Là tâche de son avocat, M. Berthaud, n'était pas aisée.

« Vous êtes des ingrats ! s'écria-t-il avec indignation. Oubliez-vous donc que le chemin de fer a transformé le monde ? Son rôle est tellement important que les Etats à tendance centralisatrice comme le nôtre ont, de bonne heure, mis la main dessus.

« Le chemin de fer est la bête de somme de l'économie nationale : aucun monopole d'Etat ne rapporte autant que lui.

« Jusqu'ici, l'automobile a-t-elle assuré le moindre service public ? Est-elle capable de le faire ? J'estime que, seul, le chemin de fer peut assurer les services de voyageurs et de messageries, prendre en charge des foules immenses, les transporter rapidement et sûrement dans toutes les directions. Seule, la voie ferrée permet des mouvements d'une précision extrême : départ, 12 h. 35; arrivée, 18 h. 56. Qu'il fasse beau, qu'il pleuve, qu'il vente, qu'il neige, que ce soit en hiver, en été, de jour, de nuit, le train, vous dis-je, partira à 12 h. 35 et arrivera à 18 h. 56!

« L'Ordre ! L'Ordre, générateur de puissance, d'économie de temps et d'argent, l'Ordre est à la base de l'organisation ferroviaire ! En raison de sa solidité, de sa stabilité, de la facilité de son entretien, de la possibilité d'avoir un matériel extrêmement robuste, la voie ferrée, malgré son prix élevé, restera, en dépit de la concurrence automobile, assurée d'un long avenir.

« Des camions prendront-ils, en Vaucluse, des paniers de fraises qu'on pourra offrir, intactes, sur le marché de Londres trente heures après ?

« Bien qu'il soit difficile de comparer des unités nettement différentes, j'estime que, sur le même parcours, à tonnage utile égal, le chemin de fer exige 50 fois moins de personnel de traction que l'automobile. Un train comporte 45, 50 ou même 60 wagons d'une capacité moyenne de 15 à 16 tonnes, soit 675 à 960 tonnes utiles par train. Le train équivaut donc à 135 à 192 camions de 5 tonnes. Ce train est servi par un mécanicien, un chauffeur et deux autres employés. Quant aux camions automobiles, ils exigent, pour chacun d'eux, un chauffeur mécanicien et un aide.

« Réduisant dans de telles proportions la main-d'œuvre, la voie ferrée répond donc admirablement aux légitimes aspirations de l'industrie moderne. »

Enfin, voici le problème posé sous son aspect essentiel : celui de la sécurité. Lequel est le plus dangereux pour la vie humaine ? Le train ? Ou l'auto ?

Ici — il ne faut pas se le dissimuler — le train reprend nettement le dessus.

Le directeur du Contrôle de l'Exploitation technique des chemins de fer vient de publier ces très curieuses statistiques comparatives :

La dernière année pour laquelle des statistiques complètes ont été publiées concernant le nombre d'accidents de chemin de fer est 1925 (accidents ayant, bien entendu, provoqué des morts ou des blessures).

Cette année-là, il y en eut 82.

Or, en 1913, — année-type d'avant guerre, — il y en eut 142.

Et, pour les années de 1904 à 1913, la moyenne était de 177.

D'où diminution progressive du nombre des accidents.

Et le nombre des victimes ? Pour 100 millions de voyageurs transportés, il a été, en 1925, de 5,61 tués. En 1913, il était de 8,3. Et, pour la moyenne 1904 à 1913, de 5,70.

Serrons de près ces statistiques, et nous verrons que si l'on fait intervenir un facteur nouveau : la densité du trafic, il y eut, en 1925, 1,54 tués par milliard de *voyageurs-kilomètres*, contre 2,3 en 1913.

Passons, maintenant, de l'autre côté de la barricade : c'est le ministère de l'Intérieur qui va nous fournir les statistiques concernant les accidents d'automobile.

En 1925, l'automobile eut, sur la conscience, la mort de 2.089 Français. Sur ce chiffre impressionnant de victimes, il y eut 651 conducteurs.

Pour connaître la proportion des accidents par rapport au nombre des voitures, transportons-nous au ministère des Finances (Direction des Contributions indirectes, bureau de la Statistique).

« En 1925, déclare M. Leburéau, il y avait exactement en France 750.836 automobiles en circulation. »

Raisonnons sur ces chiffres. Admettons que chaque automobile effectue, par mois, une moyenne de 1.000 kilomètres avec trois personnes, y compris le conducteur. On arrive, pour cette année, à un total de 3 milliards de kilomètres-voiture et de 27 milliards de voyageurs-kilomètres.

Ces chiffres concordent, d'ailleurs, avec celui que l'on peut déduire de la consommation du carburant : d'après les services de la Direction des essences et pétroles du Ministère du Commerce, ce chiffre s'est élevé, y compris l'essence, le benzol, les huiles lourdes, le carburant national, etc., à 13 milliards 7 millions d'hectolitres.

Donc le nombre de voyageurs-kilomètres a été sensiblement le même pour la circulation automobile que pour la circulation ferroviaire ; à savoir : pour l'automobile, 27 milliards ; pour le chemin de fer, 29,8.

Or, si le nombre total des personnes tuées par l'automobile a été de 2.089, il n'a atteint, pour le chemin de fer, que 61.

En toute logique, si la sécurité était comparable, le nombre des victimes devrait être sensiblement le même dans les deux modes de transport : en réalité, par milliards de voyageurs-kilomètres, le nombre de

personnes tuées a été, en définitive : *pour l'automobile, de 77,4; pour le chemin de fer, de 2,05.*

C'est dire que la sécurité en chemin de fer est 12 fois plus grande que la sécurité en automobile.

Rien que pour cette raison... vitale, il faut souhaiter longue vie au bon vieux chemin de fer !

PAUL ALLARD.