



Extrait du Association pour l'Économie Distributive

<https://www.economiedistributive.fr/Economie-de-paix-Economie-de>

LES DOSSIERS DE LA GRANDE RELEVÉ

Économie de paix - Économie de guerre

- La Grande Relève - N° de 1935 à nos jours... - De 1976 à 1987 - Année 1986 - N° 842 - février 1986 -

Date de mise en ligne : mercredi 17 juin 2009

Date de parution : février 1986

Copyright © Association pour l'Économie Distributive - Tous droits réservés

C'est presque journalièrement que les médias (radios, télévision et journaux de toutes opinions) nous ressassent que tels et tels projets ne peuvent être réalisés parce qu'il n'est pas possible de les financer. Bien que notre pays compte actuellement près de 3 millions de chômeurs et que le chômage touche toutes les professions, de manoeuvres aux titulaires de titres universitaires, on nous clame que, par manque de crédits, le nombre des enseignants ne peut être augmenté, ce qui, cependant, éviterait que certaines classes n'aient des effectifs trop importants ou encore que certains postes soient dépourvus de titulaires. On ne peut non plus accorder du personnel supplémentaire aux établissements hospitaliers alors qu'indiscutablement cela aurait pour effet de les rendre plus accueillants. Que dire aussi de tous les travaux, notamment ceux ayant pour objet d'améliorer la circulation routière, qui, bien que techniquement possibles, ne sont pas réalisables pour de sordides questions financières. Tous nous avons également encore présentes à l'esprit les catastrophes ferroviaires qui ont endeuillé notre pays l'année dernière. Les techniciens de la SNCF ont reconnu, à l'époque, qu'ils disposent des moyens techniques qui auraient permis d'éviter ces accidents, mais ces moyens n'avaient pu être mis en place faute de crédits nécessaires.

En temps de guerre, il en va tout autrement. Un livre « La Reconstruction des ouvrages d'art du Chemin de Fer » écrit pour le compte de la SNCF en 1942 est édifiant à ce sujet. A la lecture de ce document, nous apprenons qu'à l'armistice signé après l'offensive allemande de Juin 1940, étaient détruits :

- 475 ponts, passages inférieurs ou souterrains.
- 67 passages supérieurs.

Il est instructif de savoir qu'en juillet 1942, alors que plus d'un million de Français étaient prisonniers en Allemagne, que plusieurs dizaines de milliers de socialistes avaient été envoyés en Allemagne au titre du Service du Travail Obligatoire (STO) et que plusieurs milliers d'autres étaient requis par les Allemands pour la construction du mur de l'Atlantique,

- étaient reconstruits en totalité 427 ponts et passages inférieurs ou souterrains ; 51 passages supérieurs.
- étaient reconstruits en provisoire : 21 ponts et passages inférieurs ou souterrains. 2 passages supérieurs.

Il faut savoir aussi que, pour ces travaux de reconstruction, ont été utilisés :

- 61.650 mètres cubes de bois
- 88.300 tonnes de ciment
- 23.775 tonnes de profilés et de laminés
- 9.985 tonnes d'acier enrobé
- 11.600 tonnes de matériaux divers en acier

De juin 1940 à juillet 1942, il y a eu en moyenne 6.620 ouvriers utilisés chaque mois sur les divers chantiers de reconstruction. A titre d'exemple citons que le nombre d'heures d'ouvriers nécessaires à la remise en service des 3 ouvrages ci-après a été de :

- 449.200 pour le Pont Eiffel sur l'Oise, entre les gares de Conflans et de Maurecourt.
- 639.200 pour le Viaduc d'Eauplet sur la Seine entre les gares de Sotteville et Rouen.
- 390.000 pour le souterrain de Vierzy (ligne de Paris à Soissons) entre les gares de Vierzy et Berzy le Sec.

Ce qui précède donne une idée assez précise de l'importance de moyens mis en oeuvre une période où la France était confrontée à des difficultés que certains d'entre nous - les plus âgés - ont peut-être oubliées et dont ceux, nés après 1945, ne soupçonnent sans doute pas l'ampleur. Inutile d'ajouter que, pour décider d'effectuer ces reconstructions, les seuls critères retenus ont été l'intérêt que chaque ouvrage représentait et la disponibilité du personnel et des matériaux nécessaires. Si, comme cela se passe en temps de paix, il avait fallu établir au préalable, pour chaque ouvrage, un plan de financement, la reconstruction de 503 ouvrages, sur les 542 détruits, aurait sans doute duré plusieurs décennies et n'aurait pas été réalisable en 2 ans comme cela a été le cas à l'époque.

Économie de paix - Économie de guerre

Pour nous en convaincre, citons le cas d'un pont sur la Loire qui s'est effondré au début de l'année 1985. Il a fallu que les services de l'Équipement du Département du Loiret, de la Région Centre et du Ministère concerné se réunissent à plusieurs reprises pour déterminer la part du financement qui serait prise en charge par chacun d'eux. Étant donné l'importance que représentait cet ouvrage, la concertation a abouti assez rapidement. Néanmoins, pour que la reconstruction de ce seul pont soit achevée, il faudra attendre entre 18 mois et 2 ans.

Nous autres distributistes, nous avons toujours prouvé que tout ce qui était humainement, techniquement et matériellement réalisable devait pouvoir être immédiatement entrepris dès que l'intérêt général est en jeu. C'est pourquoi nous souhaiterions que nos gouvernants - actuels et futurs - déclarent la guerre à la pauvreté et à la misère et que, pour combattre ces deux fléaux qui frappent un certain nombre de ceux qui vivent en France, ils abandonnent leur mode de gestion actuel et que, puisque cela peut se pratiquer en temps de guerre, ils répartissent équitablement entre tous, à la fois le travail nécessaire à la prospérité de la France et les immenses richesses qu'elle possède.

Il est impératif de mettre l'économie au service de tous et nous devons toujours avoir présent à l'esprit que l'Économie Distributive est une ÉCONOMIE DE BON SENS ET D'ALTRUISME.