

LA LOCOMOTIVE TYPE 12 GAGNE LE RUBAN BLEU

LE 12 juin dernier, la Société Nationale avait invité MM. les Membres des Commissions parlementaires des Transports à la Chambre et au Sénat ainsi que les représentants de la Presse à un voyage d'essai de la nouvelle locomotive Atlantic et d'un nouvel autorail triple.

M. Marck, Ministre des Communications, présidait à ce voyage.

La locomotive type 12 remorquant une charge de 200 tonnes composée de quatre voitures métalliques de 22 m. a effectué le parcours Bruxelles-Ostende sans arrêt en 57 minutes.

L'autorail triple a effectué le voyage de retour en 56 minutes.

Cette performance a fait passer en Belgique le record du monde de vitesse des trains vapeur.

La presse a rendu compte de ce voyage d'une façon très étendue.

Il convient cependant qu'il en reste une trace dans « Le Rail ».

Dans son allocution de bienvenue aux invités de la Société Nationale, M. Rulot, Directeur Général, dégaga la signification de ce voyage d'essai.

« Depuis l'origine des exploitations par voie ferrée, dit-il, la Belgique a créé, produit et exporté du matériel de chemin de fer. Dans la construction du matériel nécessaire à d'autres branches de l'industrie des transports, notamment de l'automobile et de l'avion, nos compatriotes n'ont certes pas manqué de courage, de science, ni d'initiative. Mais la structure économique du monde moderne, a empêché les petits pays de créer dans ces domaines des industries nationales capables d'accaparer leur propre marché intérieur et de

» se mesurer sur les marchés d'exportation, » avec les produits de grande série, fabriqués » dans des conditions incomparables de bon » marché et de rapidité, par les puissants » trusts établis dans les grands pays industriels.

» Mais que deviendra notre industrie de » construction de matériel de chemin de fer » sans un marché intérieur prospère? Et ce » marché intérieur est, en l'espèce, notre réseau » ferré national dont la Société Nationale des » Chemins de fer belges exploite la presque » totalité des lignes.

» Nos industries de construction de matériel » de chemin de fer pourront continuer à vivre » dans la mesure où notre réseau ferré national » vivra lui-même. Nous aurons perdu le dernier » moyen par lequel notre pays peut encore se » suffire à lui-même en ce qui concerne une » partie au moins de ses besoins en matériel » de transport, le jour où notre industrie nationale de construction de matériel de chemin » de fer éprouvera à défaut de marché intérieur » actif, le phénomène d'étouffement qui a touché » naguère nos jeunes industries de construction » de matériel automobile et aéronautique.

» Or, la situation financière de la Société » Nationale des Chemins de fer est aujourd'hui » telle qu'à défaut de remèdes rapides et durables » aux causes profondes de cette situation, nous » nous trouvons dès maintenant devant la » nécessité impérieuse de suspendre nos programmes de renouvellement et de modernisation tant de notre matériel de traction et » de transport que de nos installations fixes.

» Vous vous serez certainement déjà posé la » question : Mais pourquoi tendre vers des » vitesses aussi élevées dans notre petit pays » où les parcours sont déjà tellement courts?

» Si on lui en donne le moyen, la Société
» Nationale entend maintenir le réseau dont
» l'exploitation lui a été confiée, au niveau du
» progrès. Et même si l'accroissement de la
» vitesse ne peut donner des résultats sensa-
» tionnels sur de petits parcours, nos ingénieurs
» entendent cependant résoudre tous les pro-
» blèmes techniques que comportent les vitesses
» élevées tant pour la voie que pour les moteurs
» et la signalisation. En plaçant nos construc-
» teurs nationaux devant des problèmes de
» réalisation de hautes performances, ils acquer-

» ront l'expérience et l'outillage nécessaires pour
» défendre leurs chances sur les marchés
» d'exportation.

» Car aujourd'hui comme toujours, un pays
» n'exporte que ce qu'il a de meilleur. Nous
» nous souvenons avec fierté de cette période
» d'avant-guerre où dans le domaine de la
» locomotive et du rail, c'était la Belgique qui
» créait les prototypes et où nos industries de
» construction de matériel de chemins de fer
» ont connu en même temps l'époque la plus
» florissante de leur activité à l'étranger. »

