# Réflexions

## A PROPOS D'UN

# Programme d'Electrification

## des Chemins de Fer

## CONFÉRENCE

donnée sous les auspices de la

SOCIÉTÉ BELGE DES ÉLECTRICIENS

par


Monsieur Antoine LESSINNES

Administrateur et Membre du Comité Permanent de la S.N.C.B.

Rapporteur Général de la Commission Nationale d'Electrification des Chemins de Fer Belges

Directeur Général de la Fédération des Producteurs et Distributeurs d'Electricité de Belgique

Administrateur-Gérant de l'Intercommunale I. E. G. S. P.
(Union Intercommunale pour l'Etude et la Gestion des Services Publics à Caractère – Industriel et Commercial) –


Le 8 janvier 1948

# REFLEXIONS A PROPOS D'UN PROGRAMME D'ELECTRIFICATION DES CHEMINS DE FER.

Je ne vois pas exactement ce qui me vaut l'honneur d'être à cette tribune, ce soir.

J'imagine que la S. B. E. n'a pas voulu faire appel au Directeur Général de la Fédération des Producteurs et Distributeurs d'Electricité de Belgique. Vous pourriez alors me déclarer orfèvre et mon témoignage serait suspect. Laissons-là cette hypothèse.

Est-ce en ma qualité de Rapporteur général de la Commission Nationale d'Electrification des Chemins de fer ? Mais je devrais dès lors vous entretenir d'un travail collectif, d'un copieux rapport que la plupart d'entre vous connaissent déjà, dont l'intérêt n'est certes pas discutable si l'on en juge par le volumineux et élogieux courrier qu'il a suscité. Ce serait là cependant besogne fastidieuse et je préfère, si vous le permettez, agir comme un Belge moyen qui ne peut rester indifférent à toute œuvre appelée à avoir d'importantes répercussions sur l'économie de son pays et sur le bien-être de ses concitoyens.

J'intitulerai donc ma causerie : « Réflexions à propos d'un programme d'électrification des chemins de fer ».

***

1. — Les travaux de la Commission Nationale d'Electrification des Chemins de fer s'achevaient lorsque je demandai à l'INSOC — notre Galup national — de procéder, suivant ses méthodes habituelles, à un sondage de l'opinion publique à un moment où, comme le faisait observer avec justesse, M. le Professeur JACQUEMYNS, Directeur de l'Institut précité, la question n'avait guère été soulevée dans la presse et où le public n'avait pas subi les effets d'une propagande « pour ou contre ».

L'avis était demandé dans deux hypothèses distinctes : sans ou avec augmentation des tarifs.

A la première question, 85 % des personnes interrogées répondirent par « oui », 5,3 % dirent « non » et 9,7 % déclarèrent n'avoir pas d'opinion.

Si l'on analyse les réponses, on voit que le public a senti d'instinct tout l'intérêt que le projet présentait pour le pays. Il met l'accent sur le

progrès inéluctable que cette entreprise constitue; il souligne l'économie considérable de charbon qu'il permettra de réaliser; il rappelle les objectifs d'hygiène, de rapidité, de confort et de sécurité auxquels tout transport doit satisfaire à notre époque. Les réserves que certains formulent visent essentiellement les investissements considérables qu'il faudra faire : c'est là un souci légitime auquel d'ailleurs on peut répondre pour le dissiper, en soulignant l'accroissement de rentabilité que tous les réseaux ont enregistré après leur électrification. Ces mêmes réserves qui paraissent sans consistance, ont d'ailleurs motivé la plupart des réponses négatives, à côté d'autres qui visent, sans raison sérieuse, le chômage qui pourrait résulter de cette politique.

Bref, il est réconfortant de constater avec quelle faveur l'opinion publique s'intéresse à ce projet et par quelle écrasante majorité son exécution est réclamée.

La seconde question présentait beaucoup moins d'intérêt parce qu'elle correspond à une hypothèse qu'il faut exclure. Il n'est pas question, il n'a jamais été question, d'une augmentation des tarifs pour permettre l'électrification des chemins de fer, alors que, cependant, l'amélioration incontestable du service la justifierait. Tous les calculs de rentabilité ont été faits, en n'admettant, comme majoration de recettes et encore dans une mesure fort prudente, que celle qui découlera de l'électrification elle-même, ainsi que cela a été constaté, sans aucune exception, dans tous les pays qui nous ont précédés dans cette voie.

Néanmoins, dans cette éventualité encore, les partisans ne sont guère moins nombreux que les opposants : 39,3 % de oui pour 43,9 % de non et 16,8 % de gens sans opinion. Dans cette hypothèse, beaucoup de gens parlent de tarifs trop élevés, sans rime ni raison; il semble bien que les opposants se recrutent surtout parmi les usagers quotidiens du chemin de fer, alors que ceux-ci jouissent de conditions de transport des plus favorables. Certains condamnent cette hausse des tarifs parce qu'ils la trouvent injustifiée; leur jugement rejoint par là les intentions des promoteurs de l'électrification qui — à moins qu'il ne s'agisse d'adaptation des péages aux fluctuations de la conjoncture économique — sont bien convaincus qu'il n'est pas nécessaire, pour rendre possible l'électrification, de prélever une dîme supplémentaire sur les prix actuels.

Au parlement, il a souvent été question, ces derniers mois, de l'électrification des chemins de fer. Chose extraordinaire, mais combien réconfortante, aucune voix discordante n'a retenti dans l'enceinte de nos pères conscrits, pas plus que dans celle de nos turbulents députés.

Rarement projet a recueilli pareille unanimité.

Vox populi, vox dei !

Je pourrais, s'il ne s'agissait que de rendre sympathique un projet qui fait son « petit bonhomme de chemin » dans une opinion attentive,

en terminer ici, d'autant que le gouvernement tout entier l'a admis dans son principe et est sur le point — les communiqués des journaux ne le laissent-ils pas prévoir ? — d'en autoriser la mise en chantier.

Mais je ne puis oublier que je me trouve devant une docte assemblée qui ne veut point se contenter de raisons toutes faites et qui entend être éclairée bien davantage.

Certes, l'enquête de l'INSOC a sa valeur, mais celle-ci n'est-elle pas toute relative ?

⁂

2. — C'est pourquoi, après le témoignage de la masse, j'en apporterai un autre dont la consistance ne sera pas mise en doute.

A une époque où le monde est enserré dans les poignes solides d'un inévitable dirigisme économique — je considère pour ma part la chose ainsi parce que je ne vois dans l'histoire que deux modes d'organisation de la société : celui infiniment agréable de la liberté et celui infiniment désagréable, mais fatal, de la contrainte, l'un appelant l'autre dans un éternel balancement entre la licence issue du relâchement de la liberté et l'étouffement qui engendre la lourde et pesante contrainte —; à cette époque, dis-je, il est heureux que, dans un pays comme le nôtre, les « plans » les plus prestigieux puissent encore subir le feu d'une sévère et impitoyable critique.

J'avais eu l'idée, que mes collègues du Conseil d'administration me firent l'honneur et le plaisir d'accepter, d'établir une liaison permanente entre la Société Nationale et l'industrie, qui satisfait les énormes besoins en matériel de toute espèce de celle-ci. Ma première préoccupation fut de mettre en présence au sein d'une Commission pour l'étude des moyens de traction ferroviaire, les éminents représentants des « vaporistes » traditionnels, des « électriciens » convaincus, des « dieselistes » prêts à la bataille et des représentants enthousiastes d'une nouvelle étoile : la turbine à gaz. Avez-vous déjà remarqué comment les difficultés paraissent se simplifier et se résolvent facilement quand on place autour d'une table, les protagonistes les plus fervents de thèses apparemment inconciliables ?

Il y avait là des gens réputés pour leur savoir ou pour leur expérience et il y avait surtout des délégués des deux seules branches que je connaisse de l'art mineur de l'ingénieur, si j'excepte, bien entendu, les émules de la science pure ou de la recherche scientifique, ces hommes dont le portrait a si souvent été brossé : cerveau majestueux d'où émerge l'une quelconque des bosses de la mathématique, de la physique, de la chimie ou de quelque autre de ces agréables matières que l'homme a inventées pour la joie des étudiants.

Il y avait donc des « professeurs », des « constructeurs » et des « exploitants ».

Vous vous demandez sans doute pourquoi j'insiste autant sur la composition de cet aréopage.

Réaliser une installation technique n'est évidemment pas une chose difficile !

En voulez-vous un exemple ? Demandez à un électricien d'assurer un bel éclairage d'une route. Il y réussira sans peine; il choisira des lampes puissantes et n'hésitera pas à les rapprocher pour que l'effet désiré soit atteint. On ne pourra certes pas contester que la route sera éclairée de telle façon que les plus exigeants devront se déclarer satisfaits.

Ce n'est pas là œuvre du technicien et encore moins de l'ingénieur. Si vous faites appel à ce dernier, il calculera ou établira expérimentalement la quantité de lux nécessaire en chaque point de la route pour assurer une visibilité et une sécurité de circulation optima. Il fera choix d'une lumière dont les qualités seront appropriées au but poursuivi; il déterminera l'emplacement et la hauteur des foyers; il adoptera le matériel et les conditions de son installation assurant une continuité maximum dans l'éclairage, bref, il recherchera l'installation qui, avec le minimum de charges et de frais d'exploitation, procurera le service le meilleur et le mieux adapté aux exigences.

C'est ce que firent les membres de la Commission. Ils confrontèrent les systèmes en usage, en la présence de leurs éminents avocats.

La compétition sévissait surtout entre la locomotive électrique qui détrône incontestablement la locomotive à vapeur, et la locomotive à turbine à gaz, qui est appelée à devenir le concurrent le plus redoutable de la locomotive Diesel. Pour être complet, je résumerai cependant les éléments d'appréciation pour les quatres types de locomotives.

Quelles sont les données du problème ?

Il s'agit de trouver la locomotive dont le rendement énergétique, c'est-à-dire le travail recueilli au crochet par rapport à l'énergie du combustible consommé, est, pour un train de composition normale, le plus élevé.

Il s'agit ensuite de trouver la locomotive la moins chère tant en ce qui concerne son propre prix que celui des installations diverses qu'elle nécessite.

Il s'agit, enfin, de trouver la locomotive dont l'amortissement est le moins coûteux et dont les charges d'exploitation, compte tenu du coefficient de disponibilité, sont les moins lourdes.

Je ne vous apprendrai rien en vous disant qu'aucun type de locomotive ne satisfait à la fois à toutes ces conditions.

Une description sommaire des quatre types de locomotive me paraît indispensable pour comprendre la comparaison à laquelle nous allons procéder.

Nous distinguerons d'abord deux grandes classes : les locomotives qui transportent leur combustible et qui le transforment en cours de route; celles qui reçoivent leur énergie de l'extérieur.

Les locomotives à vapeur, diesel ou à turbine à gaz sont du premier type. Elles ont donc obligatoirement des installations pour la génération de l'énergie : chaudière pour la locomotive à vapeur; le moteur à combustion pour le diesel; le compresseur et le brûleur pour la turbine à gaz.

La commande des essieux moteurs exige une installation spéciale. Dans la locomotive à vapeur, c'est la machine à vapeur avec sa transmission mécanique; dans la locomotive diesel et dans la locomotive à turbine à gaz, la transmission mécanique cu hydraulique n'est pas possible pour les puissances en jeu et la transmission électrique s'impose, d'où une génératrice électrique actionnée par le moteur diesel ou la turbine à gaz, génératrice qui alimente les moteurs électriques accouplés aux essieux moteurs. Donc équipement relativement compliqué pour la locomotive à vapeur, plus encore pour la locomotive diesel et bien davantage pour la locomotive à turbine à gaz, même en laissant de côté, pour cette dernière, les accessoires indispensables pour l'obtention d'un rendement suffisant. Il n'est pas étonnant, par conséquent, que les locomotives diesel et à turbine à gaz coûtent cher et que les trois types ci-dessus mentionnés soient d'un entretien onéreux.

A titre indicatif, je signale qu'une locomotive à vapeur coûtait, en 1947, environ 8 millions contre 20 millions pour la locomotive diesel, 18 millions pour la locomotive avec turbine à gaz et 11 millions pour la locomotive électrique. Celle-ci, au contraire des autres, est plus simple de conception. Elle est du second type indiqué plus haut. Elle ne comporte, en effet, que les moteurs qui commandent les essieux.

Elle n'a donc aucun générateur, mais simplement des récepteurs. L'énergie dont elle a besoin provient des centrales électriques, par l'intermédiaire de lignes de transport et de postes de transformation jusqu'aux cabines de conversion du courant alternatif en courant continu. De là, cette énergie est captée par la locomotive, grâce au pantographe qui glisse le long des lignes caténaires installées au-dessus des voies. La locomotive électrique est d'un prix relativement réduit; elle est d'un entretien extrêmement facile et, ce qui est très important, sa consommation est presque proportionnelle à l'effort demandé; les accroissements de consommation dus aux arrêts et aux ralentissements sont négligeables et elle est prête, en tous temps, à répondre à l'appel sans préparation onéreuse préalable. On objectera, sans doute, qu'il faut, pour l'utiliser, au départ des postes d'alimentation, des installations fixes assez coûteuses. Il est fort difficile d'établir la charge qui peut résulter de ces installations fixes

parce que leur importance dépend évidemment d'un ensemble de circonstances fort variables : nature de la ligne, grandeur du trafic, etc. Mais, pour le programme d'électrification qui a été conçu, les capitaux à investir dans les installations fixes et pour certains travaux de voies imputables à l'électrification, représentent quelque 75 % du coût du matériel roulant. Ce n'est évidemment qu'une indication, car l'imputation des charges résultant de ces dépenses n'est pas chose aisée. On verra cependant, par les chiffres qui vont suivre, que si l'on tient compte de ces charges financières indirectes, la locomotive électrique supporte encore la comparaison à son avantage, d'autant plus que c'est celle qui peut effectuer le plus long parcours annuel sans exiger des installations complémentaires coûteuses de remisage, de plaques tournantes, de distribution d'eau, de mélangeurs de charbon et d'ateliers de réparation.

De ce qui précède, il résulte, de toute évidence, que les charges d'amortissement par kilomètre parcouru ou encore par tonne-kilomètre remorquée sont très variables d'un type de locomotive à l'autre. Elles sont nettement à l'avantage des locomotives à vapeur et des locomotives électriques.

Les dépenses de combustibles sont également très disparates d'un type à l'autre; elles sont à l'avantage de la locomotive diesel et de la locomotive électrique.

Les dépenses d'entretien varient aussi considérablement mais sont nettement à l'avantage de la locomotive électrique.

Dès lors, la locomotive électrique apparaît tout de suite comme la plus intéressante mais une comparaison réellement utile ne peut se faire que sur la base d'un bilan complet donnant le coût approximatif de tous les frais et charges des différents modes de traction.

Il résulte d'une étude récente faite par les services de la S. N. C. B. que ce coût, par kilomètre parcouru, pour un train remorquant 400 tonnes, est le suivant :

| | | |
|---|---|---|
| locomotive à vapeur | ... ... ... ... ... ... ... ... | 49,75 fr. |
| » Diesel | ... ... ... ... ... ... ... ... | 51,75 fr. |
| » électrique | ... ... ... ... ... ... ... ... | 28,00 fr. |

Certes, les charges financières d'amortissement et d'entretien des installations fixes (caténaires et sous-stations) ne figurent pas dans le chiffre de 28 francs.

Pour le trafic prévu et le programme envisagé ce poste ne représente que 9,50 fr. à 10 fr. On peut donc affirmer, sans crainte de se tromper, que l'exploitation d'un réseau électrifié est nettement moins onéreuse que celle d'un réseau utilisant d'autres modes de traction.

Cette vérité est encore confirmée par les chiffres d'exploitation que nous pouvons déterminer grâce à l'existence d'un tronçon électrifié dans notre réseau — Bruxelles-Anvers — et à l'emploi constant d'automotrices et d'autorails.

Le coût par tonne-kilomètre brute remorquée, toutes dépenses comprises, dont les charges d'intérêt du capital investi, s'établit à :

0,38 fr. pour la traction vapeur;

0,79 fr. pour la traction diesel.

0,14 fr. pour la traction électrique.

Il est vrai, pour cette dernière, que les chiffres concernent une ligne de haut rendement.

Nous n'avons pas d'indications précises pour la locomotive à turbine à gaz, mais comme celle-ci vise surtout à concurrencer la traction par Diesel-électrique, on peut admettre que le prix de revient du kilomètre parcouru ne doit pas être très sensiblement inférieur à celui de 51,75 fr. que nous avons cité pour la locomotive Diesel.

Au fait, quand on considère le problème du prix de revient dans son ensemble, on sent très bien qu'il y a pour la traction électrique, un point d'équilibre qu'il ne faut pas dépasser, entre les économies manifestes qu'elle procure et les charges de toutes espèces qui proviennent de l'ensemble des installations fixes qu'elle nécessite.

S'il est possible de répartir les charges dues aux installations fixes, sur un nombre satisfaisant d'unités de trafic, rien ne peut prévaloir contre la traction électrique.

Je reviendrai ultérieurement sur cet aspect du problème, mais il n'est pas étonnant, après les considérations que je viens d'émettre, que la Commission ait conclu unanimement que, dans l'état actuel de la question, l'électrification se recommandait et que les possibilités d'utilisation de la turbine à gaz n'étaient pas de nature à influencer le programme de 1500 km adopté par la Commission Nationale d'Electrification.

La Société Nationale ne manquera certes pas de suivre attentivement l'évolution de la turbine à gaz et de ses applications ferroviaires, de même que les progrès des diverses variantes de la traction par moteurs Diesel; mais, d'ores et déjà, il est bien évident que pour les lignes reprises au programme des 1.500 km, le trafic, à moins d'une modification catastrophique qui pourrait se produire dans les prochaines années à venir, justifiera toujours l'électrification.

3. — N'êtes-vous pas encore convaincus ?

Laissez-moi alors vous dire que la Conférence Mondiale de l'Energie, qui a tenu ses assises à La Haye en septembre 1947 a conclu au développement de la traction électrique ferroviaire pour une utilisation rationnelle et économique des combustibles.

Ce n'est pas l'endroit ici pour m'étendre sur les travaux de cette organisation internationale, mais les rapports déposés étaient unanimement favorables à l'électrification des chemins de fer. On sait d'ailleurs que la réalisation du programme d'électrification de 1.500 km de nos chemins de fer permettra de réaliser une économie annuelle de l'ordre de 650.000 tonnes de charbon de qualité.

4. — J'avoue ne guère aimer les moutons de Panurge. Ce n'est pas certes une raison pour ne point ouvrir les fenêtres toutes grandes sur les pays limitrophes, pour élargir nos horizons.

Je sais que l'expérience est la chose qui s'enseigne le plus difficilement. Pourtant je voudrais, comme Pic de La Mirandole, prendre mon bien où je le trouve.

Que font nos amis Français ? Ils ont commencé la réalisation d'un vaste programme décennal de 2.100 km où figurent les lignes qui relieront Paris à la Côte d'Azur. Ce programme portera le réseau électrifié à 5.600 km.

Et nos amis Hollandais ? Ils ont l'intention d'effectuer à un rythme accéléré, l'électrification de 925 km, leur réseau électrifié atteindra alors 1.540 km.

Les réseaux étrangers, confrontés avec les mêmes problèmes que les nôtres, leur ont trouvé par une recherche libre et personnelle des solutions identiques aux nôtres. N'est-ce pas là une preuve nouvelle de l'attrait irrésistible que l'électrification exerce sur tous ceux qui ont, dans les temps difficiles d'aujourd'hui, la lourde charge de garder aux transports ferroviaires la place importante qu'ils jouent et continueront à jouer longtemps encore dans l'économie de l'Europe Occidentale.

5. — Dès à présent, la Société Nationale se trouve, au surplus, devant un choix inévitable.

Etant donné l'impossibilité dans laquelle la Société Nationale s'est trouvée de poursuivre le renouvellement régulier de son matériel pendant la guerre et par suite de l'enlèvement des locomotives par l'ennemi, il ne restera, en 1951, qu'environ 1.200 machines — sur les quelque 2.870 qui étaient nécessaires pour assurer un trafic équivalent à celui de 1938 — qui n'auront pas atteint la limite d'âge normale.

On peut donc dire qu'à plus ou moins brève échéance les deux tiers du parc des locomotives sont à remplacer.

Nous sommes ainsi à la croisée des chemins.

Si, par malheur, les décisions attendues en matière d'électrification n'intervenaient pas ou si les travaux n'étaient pas entamés avec toute la célérité désirable pour la mise en service, dans le plus bref délai, des 1.500 km de lignes électrifiées que comporte le projet, il en résulterait l'obligation pour la Société de procéder à de nouveaux achats de locomotives à vapeur, éventualité qui fermerait définitivement la porte à l'électrification et porterait, on s'en rendra compte sans peine, un coup mortel à la modernisation de notre outillage de transport.

⁂

6. — Mais à côté de ces raisons techniques et économiques, il est d'autres raisons, tellement nombreuses qu'il serait impossible de les énumérer toutes, qui militent en faveur de l'électrification de nos chemins de fer.

J'occupe à Charleroi une jeune bonne. Soyez rassurés, je ne veux point vous parler de mes difficultés domestiques. Sachez cependant qu'elle est originaire de Lommel. L'autre jour, elle partait joyeuse porter à sa famille ses souhaits de nouvel an. Pauvre fille ! Elle s'embarquait à Charleroi vers 9 h. ½ pour descendre sur le quai de la gare de Lommel à 17 h. 40 et ceci, bien entendu, grâce au fait remarquable que nos trains, tout le monde le sait, n'ont jamais de retard. Huit heures d'un trajet inconfortable pour franchir une distance qui, par la route, n'est que de 125 km et qu'une automobile sans prétention pourrait parcourir en 2 ½ heures.

Cet exemple, pour prouver simplement que la modernisation de notre réseau est devenue actuellement d'une impérieuse nécessité.

Avec le développement du standing social, la recherche du confort est une course sans repos. On ne peut exiger des Chemins de fer qu'ils remplissent leur importante fonction sociale avec des moyens désuets. Il faut permettre qu'ils effectuent décemment le service public de première nécessité qui leur a été confié. L'usager veut aujourd'hui des transports rapides, faciles, nombreux, agréables. Dans l'état actuel de la technique, seule l'électrification peut satisfaire à l'ensemble de ces desiderata légitimes. C'est là une vérité que les assises du Congrès des Chemins de fer de Lucerne viennent de confirmer une fois de plus, il y a quelques mois à peine.

Grâce à l'électrification, qui évitera une foule de manœuvres, qui permettra l'emploi d'engins de traction simples, au démarrage puissant, réalisant une vitesse commerciale inégalée, une refonte totale des horaires

sera effectuée par la mise en service de trains légers, fréquents, assurant des correspondances rapides, raccourcissant les trajets et alliant la plus grande sécurité à la rapidité recherchée.

J'ai insisté tout à l'heure sur le fait que, pour un trafic dense, les charges des installations fixes n'ont qu'une répercussion faible sur le prix de revient total des transports. Là où le trafic est plus faible, rien n'empêcherait de réaliser une circulation par petits autorails, qui viendraient compléter harmonieusement celle des lignes électrifiées, réduisant au maximum les temps d'attente.

Ce jour-là, on ramènerait à des valeurs raisonnables les temps de parcours entre les divers points du pays et l'on faciliterait les déplacements auxquels renoncent aujourd'hui grand nombre de nos concitoyens tant les transports longs et fatigants les rebutent.

*
**

7. — J'entends que certains me diront : A quoi bon vouloir rééquiper des installations qui, sous la menace d'une concurrence grandissante des transports routiers, pourraient bien ne plus présenter, dans un avenir plus ou moins proche, qu'un intérêt relatif pour le pays.

Vous avez tous écouté, il y a quelques jours seulement, à la radio, le court communiqué que voici : « Monsieur Van Acker, Ministre des Communications, installera bientôt la Commission pour la coordination des transports qui vient d'être créée ».

Je ne suis pas de ceux qui défendent le Chemin de fer, envers et contre tous, sans rime ni raison, bien qu'il s'agisse là — je n'hésite pas à en faire la confession à mes amis cheminots — d'une entreprise à laquelle on s'attache par les meilleures fibres de son être, quand on commence à la bien connaître, tant elle est vaste, diversifiée et tendue uniquement vers la satisfaction du bien commun.

Le critère reste pour moi : le meilleur service pour le prix le plus bas. Qu'on me démontre la possibilité de répondre à cette double condition, sans que le pays se vide de sa propre substance et je serai le premier à remettre au Gouvernement les clefs de l'Hôtel des Chemins de fer. Mais nous n'en sommes pas là.

Avec les appropriations que j'ai esquissées tout à l'heure, avec une coordination intelligemment organisée, le chemin de fer tiendra longtemps encore la place éminente qui lui revient dans cette compétition où, sans profit pour lui-même, il n'a qu'un but : remplir sans défaillance la mission d'utilité publique dont il a été investi. La Société Nationale remplit son rôle avec une conscience et une compétence à laquelle on s'est plu sou-

vent, durant ces dernières années, à rendre hommage. Elle en a d'autant plus de mérite qu'elle le fait avec un matériel vieilli qui ne se prête plus à une exploitation aisée et qui, par conséquent, entraîne à la fois des charges d'entretien et d'exploitation fort onéreuses.

Je n'ignore point que l'usage de l'auto vagabonde, qui ne se plie qu'au seul caprice de la route, est fort attrayant et que c'est là un incomparable moyen pour se rendre aisément d'un point à un autre. Mais croit-on vraiment que le chemin de fer, prolongé en deça et au-delà, par le tramway, le taxi, l'autobus, dans une collaboration honnête, confiante entre tous ces systèmes de transport, ne réaliserait pas aussi bien, à meilleur prix et dans des conditions de confort et de sécurité accrues, cet objectif naturel du voyageur ? L'électrification des chemins de fer ne se conçoit pas sans son complément indispensable, c'est-à-dire sans une liaison de quai à quai avec le tramway, sans la présence à la descente du train, du taxi ou de l'autobus. Qu'on réalise cette entente et, tout aussitôt, on assurera l'emploi, pour de nombreuses années encore, d'un patrimoine qu'il serait criminel de laisser sans utilisation. Sait-on, en effet, que l'ensemble des installations de la Société Nationale, qu'elle possède en biens propres ou dont elle a la jouissance, représente 85 milliards de francs à l'état neuf et 60 milliards à sa valeur actuelle ?

Quand un industriel suppute les avantages de la mise en œuvre d'un système de fabrication nouveau, il met en balance les économies qu'il peut réaliser avec les charges d'investissements nouveaux. Il ne biffe pas d'un trait de plume le capital qu'il n'a point pu amortir. Ce n'est donc pas dans le simple cadre de bilans particuliers qu'il faut traiter la coordination des transports. La richesse du pays est en cause et toute immobilisation qui viendrait se superposer à celle déjà existante, sans justification plausible, constituerait un appauvrissement certain de la Nation.

Mon intention n'est pas de traiter devant vous la question de la coordination des transports. Mais vous me permettrez sans doute de vous rendre attentifs à un autre aspect de ce délicat problème : le chemin de fer entretient ses installations, les renforce à ses frais tout au moins dans une mesure extrêmement large.

Les usagers de la route font-ils de même ? Qui paierait ces autostrades dont la construction serait rendue inévitable si la route reprenait au chemin de fer le trafic que celui-ci assure, à des conditions de prix satisfaisantes ? Pourrait-on imposer à ces transporteurs, sans majoration de leurs tarifs, ces obligations de service public que le chemin de fer assume : transporter à toute heure, dans toutes les directions, dans les coins les plus inaccessibles du pays, en s'équipant non seulement pour faire face aux pointes quotidiennes mais encore aux demandes saisonnières ?

Donner à d'autres le meilleur pour laisser le pire au chemin de fer, est-ce là une politique sage, équitable, qui puisse longtemps durer ?

Je souhaite que la Commission nouvelle donne sans tarder une réponse satisfaisante à ces questions angoissantes et qu'elle impose à chacun, tout en lui assurant une rémunération raisonnable de ses efforts et de ses capitaux, le respect du bien commun, à moins, qu'en dehors de toute contrainte, puisse revivre spontanément la notion généreuse qui gît dans ce mot magique : Servir !

J'aime la liberté par dessus tout. J'imagine fort bien tout ce qu'aurait pu avoir de desséchant la République de Platon. Je ne crois pas à la Cité du soleil de Savonarolle et Dieu sait si la termitière m'est profondément antipathique.

Mais la discipline est chose nécessaire si l'on veut que la société vive. J'ai confiance en la coordination qui s'annonce et j'aï déjà la claire vision de cette multitude de petits trains élégants, agiles comme l'eau vive, roulant joyeusement, dans une atmosphère sans fumée.

***

8. — Oui, me dira-t-on encore : c'est un mirage. Comment allez-vous rendre étanche ce tonneau des Danaïdes dans lequel s'engouffrent les déficits accumulés de la S. N. C. B. ?

Toujours la même réponse : par l'électrification rapide de toutes les lignes dont le trafic le justifie, encore que ce déficit devenu chronique et que certaines personnes mal informées se plaisent à représenter comme l'image d'une administration négligente, devrait pouvoir être résorbé par des moyens normaux.

On ignore trop souvent quelles charges non compensées on fait supporter à la Société Nationale par des transports gratuits ou à des prix imposés tellement inférieurs à tout ce qui existe dans les réseaux étrangers. Sait-on que le déficit de 1947 s'élève à environ 1 milliard, mais qu'il provient essentiellement pour ne pas dire uniquement de l'insuffisance d'une tarification bloquée imposée par le Gouvernement pour la défense d'une politique qu'il est loin de mon esprit de vouloir critiquer.

Au regard de 1938, l'index est de 3,37 pour les salaires et 4,30 pour les charges sociales, l'index des matières est de 4,55 pour le charbon et de 3,64 pour les autres produits, ce qui porte l'index moyen des dépenses à 3,55, tandis que l'index des recettes n'est que de 2,43 pour les voyageurs et 2,58 pour les marchandises. L'index des tarifs se retire encore plus bas : à 2,20. Donc un index de dépenses à 3,55 et un index des tarifs à 2,20.

Dans ces conditions, c'est vouloir opérer la quadrature du cercle que de rechercher l'équilibre du budget. Cependant, l'électrification apportera un appoint sérieux au redressement financier de la Société Nationale.

Les économies annuelles d'exploitation qui peuvent être attendues de l'électrification des 1.500 km seront, d'après des estimations modérées de 400 à 450 millions. Il s'y ajoutera un accroissement de recettes estimé avec prudence à 100 millions, de telle sorte que le bénéfice de l'opération atteindra au moins ½ milliard, accusant ainsi un rendement de 5,3 à 5,85 %.

« Il est intéressant, dit le rapport de la Commission Nationale d'Electrification, de noter que si le fonds de renouvellement de la Société Nationale s'était trouvé en état de procurer un apport normal de capitaux, le rendement aurait été de 7, 4 % à 8,15 % ».

Un récent bilan détaillé dressé pour la ligne de Charleroi-Bruxelles, qui est loin d'être la plus intéressante du point de vue du trafic, a montré que, nonobstant une intervention fort modérée du fonds de renouvelement, les économies représentent 8 % environ des capitaux propres à l'électrification. Les calculs ont été faits sans tenir compte de l'accroissement de trafic que l'électrification ne manquera pas de provoquer.

9. — Renflouer la Société Nationale par une électrification accélérée est une entreprise nationale qui doit requérir le concours persévérant de tous ceux que préoccupe l'avenir du pays.

On a été accoutumé de dire, depuis la libération du pays, que le charbon est toute la base de l'économie. C'était incontestablement vrai dans la période de pénurie mondiale de ce combustible que nous venons de connaître. Ce l'est beaucoup moins dans des conditions normales d'échanges économiques. Certes, il vaut mieux trouver ce charbon, si précieux, dans les entrailles de notre propre sol, mais à défaut, nous pourrions l'importer tout comme nos industries sidérurgiques font venir de l'étranger leur matière première essentielle : le minerai de fer.

Tout bien pensé, je crois qu'il existe en Belgique, deux secteurs de base fondamentaux : les transports et, dans une mesure peut-être moindre mais toujours importante, la production de l'électricité. Ni l'un ni l'autre ne peuvent être remplacés par des apports de l'extérieur. Ceci est absolument certain pour les transports et pratiquement vrai pour l'électricité. Il faut donc que nous apportions un soin jaloux à tenir constamment dans le meilleur état ces deux instruments irremplaçables de notre prospérité.

L'électrification des chemins de fer aura cette double vertu d'aider au développement de l'un par l'autre, la consommation d'énergie électrique escomptée ne pouvant qu'en améliorer la production.

10. — Secteur de base, le chemin de fer électrifié sera sans doute aussi une source de bien-être et de progrès pour la Nation.

Qu'il me soit permis de reproduire ici ce que j'écrivais à ce propos, en août dernier, dans la revue « Energie ».

« On a souvent dit que le transport ne constituait pas une fin en soi. Rien n'est plus juste. Le transport est une de ces fonctions essentiellement indispensables aux fonctions créatrices de biens; il n'est qu'un instrument au service d'autres activités primordiales, mais sans lui, sans le déplacement des matières et des hommes qu'il permet, bien peu de choses pourraient se faire. Mais il n'est pas que le serviteur accomplissant le rôle qui lui est dévolu, il est aussi lui-même générateur d'activités nouvelles. L'existence de moyens de transport suscite l'installation, en certains endroits, d'industries qui, sans eux, n'auraient pu s'y développer; il rend possible la collecte de main-d'œuvre antérieurement peu ou mal utilisée; il autorise le regroupement d'habitats suivant de nouvelles règles qui permettent de résoudre avantageusement les problèmes sociaux, économiques et d'hygiène.

» Ce phénomène se remarque à l'occasion de tout perfectionnement sensible apporté à un mode de transport. C'est ce que l'électrification des chemins de fer a permis de constater dans tous les pays qui y ont procédé, où un accroissement particulièrement rapide et important du trafic a été enregistré.

» Quelques chiffres en témoigneront.

» Dans notre propre pays, deux ans après la mise en service de la ligne Bruxelles-Anvers, le nombre de voyageurs-kilomètres augmente, sur cette ligne, de 21 % tandis que l'accroissement, pour l'ensemble du réseau n'est que de 6 %.

» A Copenhague, la ligne de ceinture enregistre des augmentations de plus en plus fortes qui atteignent, pour l'année 1945-1946, 40,7 %.

» En Hollande, alors que le trafic à vapeur n'avait cessé de s'amenuiser, l'électrification le revigore et des accroissements variant de 20 à 70 % sont notés.

» Pour l'Angleterre, on ne possède pas de statistiques basées sur les voyageurs-kilomètres, mais il a été constaté que le nombre de voyageurs avait augmenté de plus de 30 % à la suite de l'électrification, cet accroissement étant même beaucoup plus élevé pendant les heures creuses.

» Il n'est pas un exploitant qui ne soit convaincu de ce que la majeure partie de ces augmentations est due à l'électrification. Certes, le développement périphérique des cités — lequel n'a d'ailleurs été possible que grâce à l'électrification des lignes permettant de faire face au nouveau trafic — explique aussi ces accroissements. Mais il est curieux de noter qu'ils sont surtout sensibles dans les réseaux électrifiés.

» On peut affirmer sans conteste que l'électrification, par la qualité du service qu'elle réalise, en ce qui concerne le confort, la souplesse, la rapidité et la fréquence des transports, libère des potentialités de déplacements qui, sans elle, seraient restées étouffées ou se seraient manifestées par d'autres voies ».

*
* *

11. — Mais là ne se termine pas la liste des avantages qu'on ne peut ignorer.

Dans tout phénomène économique, il y a ce que l'on voit et ce que l'on ne voit pas, disait l'économiste Bastiat.

A côté du bien-être que les usagers retireront de la modernisation des chemins de fer, pendant que se développeront plus harmonieusement nos villes et nos grands centres qui seront virtuellement rapprochés les uns des autres, on peut espérer que l'exécution d'un vaste programme d'électrification exercera sur notre industrie nationale la plus heureuse influence. Grâce aux commandes importantes qu'elles sont en droit d'attendre, nos entreprises de construction de matériel électrique pourront apporter à leur outillage et à leurs méthodes de travail des adaptations les mettant à même de présenter sur les marchés extérieurs des produits essentiellement belges, de haute qualité, à des prix aptes à supporter toute concurrence étrangère.

Les travaux de la Commission Nationale ont déjà eu cette excellente conséquence, qu'il a été créé, ainsi que je l'ai dit, au sein de la Société Nationale, un vaste organisme de liaison entre elle et les constructeurs avec lesquels elle a des rapports constants. Je sais tout ce qu'il comporte de possibilités pour notre industrie et pour la Société Nationale elle-même; je sais bien davantage encore, l'excellent travail qui a pu être déjà accompli au sein des quatre sous-commissions qui fonctionnent depuis quelques mois : équipement mécanique du matériel roulant, équipement électrique de ce même matériel, installations électriques fixes, systèmes de traction divers. Bientôt une autre sous-commission se mettra à l'œuvre pour traiter de l'utilisation des métaux et particulièrement des métaux spéciaux. Qui pourrait douter qu'associant leurs efforts, leurs compétences et leur souci de toujours faire mieux, les représentants de notre industrie, hommes de conception, et les représentants de notre Société Nationale, hommes d'exploitation, ne tirent de leurs contacts, pour les uns et pour les autres, les meilleurs profits ?

*
* *

12. — Un mot encore sur les services que l'électrification des chemins de fer peut rendre au pays.

Une commission d'urbanisme a été créée au sein de la Société Nationale non seulement pour réaliser des contacts plus directs et, partant plus fructueux avec les départements de l'Etat qui traitent de la matière, mais encore et surtout pour que nos chemins de fer puissent rechercher, sur des données précises, une politique à longue échéance qui les mettra à même de prévoir et de se préparer à les satisfaire, les besoins nouveaux qui naissent sans cesse et se développent constamment

Nous avons d'emblée posé le problème, très difficile certes, mais qu'il importe de définir sans retard, des tendances évidentes dans l'évolution de notre industrie et du peuplement de notre pays.

Nous avons fait appel à des compétences de tout premier ordre et c'est ainsi qu'il a pu être démontré que le problème wallon ne se fondait pas sur des raisons linguistiques comme ce fut le cas jadis pour les revendications flamandes, mais qu'il était primordialement d'essence économique.

La carte démographique dressée par Mlle Lefèvre, professeur à l'Université de Louvain, Directeur de l'Institut de géographie humaine annexé à cet établissement, montre éloquemment qu'il est urgent d'attacher les wallons à leur sol et de fournir, pour les régions ardennaises, des moyens de subsistance. Les transports faciles, économiques, complétés par une politique d'électricité, c'est-à-dire de force motrice à bon marché, constituent les seuls moyens pour atteindre ce résultat. La Suisse ne possède pas un sol particulièrement généreux pour ses habitants. Avec ténacité, ils ont installé dans l'aridité de leurs montagnes, non seulement une industrie touristique, mais encore un artisanat par lequel ils expriment leurs hautes qualités de travailleurs zélés et intelligents. Pourquoi ne les imiterions-nous pas ?

*
**

Mesdames, Messieurs,

Il faut électrifier nos chemins de fer, sans nouveau délai, largement, audacieusement, parce que :

1° l'opinion publique le réclame;

2° les techniciens en proclament unanimement l'utilité;

3° les plus hautes instances scientifiques le confirment;

4° l'étranger nous en donne l'exemple;

5° la Société Nationale n'a pas d'autres alternatives;

6° les usagers exigent un meilleur service;

7° la coordination des transports l'impose;

8° le renflouement définitif de la plus importante entreprise du pays est à ce prix;

9° l'économie du pays le demande;

10° le progrès de la Nation ne peut être enrayé;

11° notre industrie doit être revigorée par l'appoint de fabrications spéciales incorporant notre seule et impérissable richesse : la main-d'œuvre;

12° notre peuple y trouvera des raisons nouvelles de vivre sur sa terre natale.

***

Il a été entendu que mon intention était simplement de vous faire part de quelques réflexions qu'avait suscité en mon esprit le programme d'électrification de nos chemins de fer.

Je ne veux point ce soir vous entretenir des problèmes techniques que la Commission Nationale a dû résoudre : le choix du système de traction, l'organisation des travaux, la détermination des matériaux innombrables à mettre en œuvre, etc., etc.

Permettez-moi cependant, parce qu'il a une extrême importance et parce que sans doute il intéressera les spécialistes devant lesquels je me trouve, de dire quelques mots du problème de l'alimentation des chemins de fer en énergie électrique.

Le premier problème qu'il fallait résoudre tenait dans cette question : Fallait-il construire une centrale électrique pour les besoins propres de la Société Nationale ou bien ne valait-il pas mieux utiliser les réseaux de distribution et d'interconnexion que les producteurs et distributeurs privés et publics avaient patiemment édifiés au cours de ces dernières décades ?

A conditions de prix et de sécurité de fonctionnement égales, personne ne contestera que la seconde hypothèse soit la meilleure, tant il s'impose que l'équipement industriel de notre pays soit fait au minimum de frais, tout double emploi devant être systématiquement écarté.

Les études démontrent que, pour une puissance disséminée comme le sera celle dont les chemins de fer auront besoin, avec l'obligation d'avoir des réserves importantes, eu égard aux caractéristiques propres au courant de traction, l'auto-production et la distribution par un réseau particulier ne s'indiquent pas. Quant à la sécurité de fonctionnement, est-il besoin de souligner combien elle est mieux assurée par un ensemble de centrales dispersées mais réunies entre elles par de puissantes interconnexions ? Le danger de mise hors service accidentelle d'une centrale n'existe plus et l'exploitation en commun des réserves du pays par l'interconnexion des centrales constitue un élément de stabilité de premier ordre.

Aussi la Commission Nationale décida-t-elle, à l'unanimité, qu'il fallait rejeter l'idée d'une supercentrale, non pas tant en raison des contrats existants qui lient la S. N. C. B. à SAUTRAC mais surtout parce que la solution du raccordement des sous-stations de traction aux réseaux existants était incontestablement la meilleure. C'est d'ailleurs cette formule qui a été d'application générale dans tous les pays, à la seule et compréhensible exception de ceux qui ont commencé l'électrification très tôt à une époque où il n'existait pas de réseau général et ont adopté un système de traction — le courant alternatif monophasé à 16 ⅔ périodes — ne permettant pas, sans complication, l'alimentation directe des sous-stations par le réseau général. Même dans ce cas, cependant, plusieurs réseaux ferrés étrangers ont renoncé à avoir leur propre centrale.

L'électrification des chemins de fer ne pourra atteindre tous les objectifs qu'elle s'est assignés si le prix de l'énergie électrique n'était fixé au niveau le plus bas qu'il soit possible d'atteindre; ce poste représente, en effet, quelque 35 à 40 % des charges d'exploitation. J'ai pleine confiance en la bonne volonté et en l'attachement à l'intérêt général de nos producteurs pour qu'il en soit ainsi. La méthode de tarification à prix de revient, dite R. F. K., permet des solutions faciles et plusieurs éléments incontestables justifient l'octroi à la S. N. C. B. d'un prix réduit : l'importance de la consommation, qui atteindra environ 600 millions de kWh dès l'achèvement du programme, l'utilisation élevée, qui pourrait dépasser 5.000 h. par an et, enfin, le fait que la pointe du chemin de fer (la plus forte demande de puissance) se place en dehors des heures de pointe des centrales industrielles, l'afflux des voyageurs survenant avant l'ouverture des usines et après leur fermeture.

*
* *

Il ne se comprendrait pas, que tout désireux que je sois de ne point reprendre les chapitres du long rapport de la Commission Nationale d'Electrification des Chemins de fer, je ne vous dise pas quelques mots du programme.

Le programme comporte, ai-je déjà dit, 1.500 km de lignes, c'est-à-dire 50 % de la longueur totale du réseau à double voie. A quelques exceptions près, toutes les villes belges importantes seront atteintes par les lignes électrifiées et le trafic intéressé représentera 70 % du total; 22 des 27 grandes gares de formation seront desservies.

Il n'est pas inutile de souligner que les régions industrielles de Mons, Charleroi et Liége seront reliées, non seulement entre elles, mais également à nos deux grands ports de Gand et d'Anvers.

Ce programme est extrait d'un autre plus vaste qui portait sur 2.160 km. J'espère bien voir réaliser ce programme total dans un délai raisonnable, mais il fallait bien se résigner à ne prévoir, pour commencer, que les lignes dont l'électrification ne pouvait être contestée.

L'ampleur de ces travaux n'est pas faite pour effrayer nos constructeurs et nos entrepreneurs qui sont gens courageux et d'initiative. Une enquête faite auprès d'eux a montré qu'ils se sentaient à la hauteur d'une telle tâche. Pourquoi ne réussiraient-ils pas là où d'autres pays y sont parvenus ? La période de cinq années suggérée par la Commission Nationale pour l'exécution du programme correspond à une moyenne de 300 km de lignes par an; d'autres pays ont parfois dépassé le rythme de 600 km.

Je n'ignore point que le projet d'électrification des chemins de fer doit prendre place dans le programme de rééquipement du pays tout entier. Mais est-il un secteur qui puisse réclamer davantage les soins attentifs du gouvernement, en dehors, peut-être, des charbonnages ?

Les raisons essentielles qui justifient, selon moi, l'électrification de nos chemins de fer, justifient également le plan quinquennal dressé par la Commission Nationale.

Si l'on considère aussi qu'il y a intérêt à accroître le volume des travaux et des commandes de matériel pour en réduire le prix et éviter les charges intercalaires que créerait un rythme ralenti, tout indique de marcher résolument de l'avant et de donner à une opinion publique impatiente les satisfaction légitimes qu'elle sollicite.

Enfin — et ce n'est pas le moindre des arguments — si l'on veut aider l'industrie nationale, on n'y parviendra qu'à la condition de lui confier des commandes suffisantes pour lui permettre les investissements que réclamera une organisation rationnelle et moderne de ses moyens de production.

Au surplus, s'il est exact que l'entreprise va coûter quelques milliards — 14,2 milliards si l'on tient compte des intérêts intercalaires — la dépense peut être étalée de telle manière qu'elle ne sera réellement importante qu'en 1949, 1950 et 1951. Pour 1947, les estimations donnaient 718 millions et, pour 1948, 1.807 millions. Le retard apporté dans les décisions gouvernementales recule d'un an toutes ces prévisions.

Mais il semble bien qu'une décision doive intervenir sans nouveau délai.

Après avoir donné son accord de principe pour que les études du programme de 1.500 km soient poursuivies, le gouvernement vient de désigner un Comité composé de quatre de nos ministres pour examiner le projet d'exécution d'une première tranche que, pour sacrifier aux difficultés du temps, le Conseil d'Administration des Chemins de fer a ramenée à 405 km et dont l'achèvement prendra 4 ans. Bien entendu les lignes de Bruxelles-Charleroi et Schaerbeek-Anvers, soit 126 km pour lesquelles les travaux sont en cours, ne sont plus en cause. Le programme nouveau comporterait les lignes les plus rentables, par lesquelles il faut bien commencer puisque la pénurie des moyens de trésorerie empêche l'exécution parallèle de tous les tronçons du programme de 1.500 km. Il s'agit des lignes suivantes :

a) Bruxelles-Namur, y compris les compléments indispensables de Ronet-Gembloux et Ottignies-Malines, avec une consommation escomptée de 580.000 kWh.;

b) Bruxelles-Louvain-Liége, y compris le complément de Fexhe-Kinkempois, avec une consommation de 565.000 kWh.;

c) Bruxelles-Gand-Ostende, y compris les compléments de Bruges-Blankenberge et Bruges-Knokke, avec une consommation de 310.000 kWh seulement.

Cette ligne aurait dû venir après celle de Liége-Charleroi dont la consommation est de 470.000 kWh. mais il a été jugé équitable, pour balancer les efforts entre les deux régions du pays, de la porter dans la nouvelle tranche projetée.

Une répartition équitable des dépenses doit être faite entre la Société Nationale et l'Etat dont le patrimoine sera accru par l'électrification. Les besoins totaux de trésorerie peuvent être estimés, en comprenant les dépenses restant à couvrir pour les lignes de Bruxelles-Charleroi et Linkebeek- Anvers, au cours actuel, à :

| | | |
|---|---|---|
| 1948 : | 1.190 | millions |
| 1949 : | 1.246 | » |
| 1950 : | 1.868 | » |
| 1951 : | 1.184 | » |
| 1952 : | 50 | » |
| Total : | 5.538 | » |

L'effort demandé n'est pas si élevé qu'il soit au-dessus des possibilités de la Nation.

Pour la Société Nationale, l'heure d'une prompte décision et d'une orientation définitive a sonné : il importe plus que jamais que soit défini le rôle qu'on attend d'elle, dans les années à venir. A défaut d'une modernisation de son outillage, l'on ne voit pas très bien comment elle pourra remplir dignement encore la nécessaire mission dont elle est chargée; aux prises qu'elle sera avec des compétiteurs usant largement des fruits du progrès dont on lui aura, par ailleurs, refusé le bénéfice. Il suffit d'étudier l'évolution du trafic durant ces quelques vingt-cinq dernières années pour admettre que ces inquiétudes ne sont pas sans fondement.

Pour la collectivité, la rapidité des transports, l'augmentation de la fréquence des trains, pour ne point attacher d'importance à des questions de confort discutables, sont aussi des exigences que la vie moderne impose, non pas seulement pour ce qu'elles peuvent avoir de raisonnable en soi, mais encore pour satisfaire aux nouvelles formes de la vie sociale.

Pour notre industrie, il faut le répéter, les espoirs sont permis si on sait l'aider et si l'on sait accrocher au passage cette unique chance qui se présente à elle d'un nouveau et fructueux départ.

Pour les finances de la Nation tout entière, ce serait vraiment dommage de ne point saisir cette occasion exceptionnelle d'éteindre ce déficit dont elle doit, en dernière analyse, supporter les charges et, « renversant la vapeur », d'ouvrir à la première entreprise du pays de nouvelles perspectives qui la rendront prospère pour le profit de tous.

La parole est au Gouvernement !