

DISCOURS DE M. Robert BURON,
Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme,
lors des cérémonies de l'Inauguration de la Traction Electrique
sur l'artère ferroviaire PARIS - LILLE
le 7 JANVIER 1959

Mesdames,

Messieurs,

L'heure que nous avons le devoir de respecter avant tout ne me permet pas de développer les thèses que j'aurais voulu longuement exposer devant vous dans un double propos ; d'abord pour tenir compte de ce fait que je n'avais pas eu, dans les six derniers mois, l'occasion de consacrer à l'oeuvre de la S.N.C.F. un de ces discours que les congrès, banquets, réunions, meetings, m'ont donné l'occasion de consacrer aux différents moyens de transports, et j'aurais aimé ce soir qu'à Lille, je puisse en quelque sorte prouver aux cheminots que si, comme le disait M. le Président de la Chambre de Commerce tout à l'heure, l'air, la terre et l'eau avaient leurs droits, le feu, puisqu'il a rangé la S.N.C.F. au rang de 4e élément, avait aussi une part équitable dans mon coeur. (Applaudissements).

Il faudra, ceci pour que le feu s'impose, que l'intensité prenne la place de la quantité, je veux dire de la durée, faute de quoi je mettrais M. le Directeur Général de la S.N.C.F. et ses ingénieurs devant un problème quasi insoluble ; je sais que pour la S.N.C.F. ce n'est pas de problème insoluble, mais dans une situation difficile, ou pour eux, ou pour nous ; je leur éviterai cette situation difficile. Aussi bien des services compétents, des collaborateurs diligents, des amis sûrs, ont déjà remis aux principaux responsables de la presse le texte du discours que j'aurais prononcé, si le temps ne m'avait pas été mesuré pour le prononcer ; et selon la formule traditionnelle des speakers de la radiodiffusion française, reportez-vous à votre quotidien favori ! (Rires et applaudissements).

Pourtant si ce n'est pas sans regret que je renonce à quelques passages anecdotiques soigneusement préparés, si ce n'est pas sans regret que je renonce à vous raconter comment sont nées les pommes-soufflées sur le Paris - St-Germain à l'occasion d'un changement de machine avant que la côte ait pu être franchie, double bain dans l'huile (je parle de l'huile du cuisinier bien entendu), si je dois renoncer à évoquer un de mes auteurs favoris, le Professeur Colomb et M. Fenouillard, et le savant Cosinus qui fit le tour de Paris en 2 heures (le temps que nous avons mis pour venir à Lille ce matin), 2 heures avant de s'apercevoir qu'il se retrouvait à son point de départ pour s'être trompé de correspondance, je dois renoncer aussi aux propos collectifs que j'avais soigneusement préparés. Mais tout de même il ne serait pas normal que dans cette capitale du commerce des Flandres et aussi de la culture, je renonce à citer ces quatre vers de Valéry-Larbaud dans Barnabooth, un des sommets de ma jeunesse : "O train de luxe et languissante musique qui bruit le long de ces couloirs de cuir doré, j'ai senti pour la première fois toute la douceur de vivre dans une cabine de l'Orient-Express entre Wirballen et Pskow"; et je ne peux pas renoncer non plus à tous ces Valéry en prose : "Le noir sacrifice d'une nuit au vacarme et aux secousses, le rapide a une idée fixe qui est la ville ; on est le caprice de son idéal, le jouet de sa fureur monotone". Et je me souviens

que le plus beau livre lorsque j'avais 18 ans, c'était "Sous le soleil de Satan" de Bernanos, que les habitants du Pas-de-Calais connaissent bien, M. l'Inspecteur Général, et que ce livre tout entier fut écrit sur un chemin de fer de banlieue, et que pour ceux qui ont le sens de la science et du rythme musical de l'écriture, ils peuvent reconnaître les aiguillages à chaque chapitre.

Hélas je ne vous le dirai pas, et je ne parlerai pas de l'entrée dans ma jeunesse du Monnet de la Gare St-Lazare au Musée du Luxembourg qui fut un hommage à l'impressionnisme, mais combien plus au chemin de fer. Et je ne vous parlerai pas davantage du Pacific 231, et je ne parlerai pas de toute la place que tient dans la littérature, la musique, l'art, le cinéma, le chemin de fer. Je passerai immédiatement, ou plutôt je passerai sur ce que j'aurais dit sur l'effort de la S.N.C.F. du point de vue de la modernisation, de la technique, de la productivité. J'aurais aimé dire qu'avec l'emploi du moteur Diesel, avec l'utilisation des locomotives à courant continu, puis des locomotives à courant monophasé à fréquence industrielle, avec la standardisation du matériel et la rationalisation des manutentions, avec l'introduction de l'automatisme dans les installations de sécurité et dans les opérations de triage, avec l'application aux problèmes de gestion de la recherche opérationnelle, la S.N.C.F. est à l'avant-garde de ceux qui ont compris la nécessité du progrès scientifique et de la recherche appliquée.

Cet hommage que j'aurais voulu rendre à la S.N.C.F., on me permettra en tout cas, n'ayant le temps de le faire, comme je l'aurais voulu, à la technique et aux responsables, on me permettra de le rendre ici, à Lille, aux cheminots.

C'est un devoir en effet dont je veux m'acquitter que de souligner ici, d'abord l'héroïsme dont ont fait preuve les cheminots durant la dernière guerre, saluer leur conscience et leur courage professionnels ; une grande entreprise et une grande oeuvre sont toujours dues à la qualité morale des hommes qui sont chargés de l'exécution.

Pendant la guerre, pendant la Résistance, les cheminots ont prouvé que la S.N.C.F. était une grande entreprise (applaudissements).

Et spécialement dans ce Nord je voudrais, après avoir salué M. Jules ROUSSOU, Chef de Manoeuvres Principal à Douai que, le 4 septembre dernier, le Général de Gaulle décorait de la Légion d'Honneur, je voudrais le saluer pour le travail qu'il a fait sur l'artère Paris-Lille, et je voudrais aussi évoquer certaines heures douloureuses, celles du sacrifice des 86 victimes parmi lesquelles 23 cheminots d'Asq, massacrés à 6 kilomètres de Lille parce qu'ils avaient fait tout leur devoir (applaudissements).

Je n'ai pas voulu le dire ce matin à la Mairie, mais si le courage tranquille, la sécurité de conscience du Nord se sont manifestés dans le corps des cheminots, ce fut, n'est-il pas vrai, ce jour-là.

Mais je ne veux pas oublier aussi de saluer quelques souvenirs qui montrent que si les gens du Nord sont gens solides, calmes et résolus, ils ont une certaine forme d'humour qui leur est propre, et je pense au train chargé de cailloux destinés à la construction du Mur de l'Atlantique, que les cheminots du Nord ont aiguillé en rond, ayant réussi à recréer une espèce de petite ceinture pour ce train, autour de Lille, ce train chargé de cailloux qui n'arrivèrent jamais.

.../...

Je voulais rendre, en tout cas, et quelque soit l'heure, cet hommage aux cheminots, car, Ministre des Transports depuis 6 mois, je n'ai pas eu l'occasion de leur rendre publiquement l'hommage que je voulais leur rendre, et de dire que si les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, comme c'est leur devoir, m'ont déjà et depuis longtemps décoré du titre de "Premier Cantonnier de France", moi je veux revendiquer le titre de "Cheminot d'Honneur n° 1", si mon ami André SEGALAT, Président de la S.N.C.F., veut bien me le décerner ! (Applaudissements).

(M. le Président : "C'est entendu !").

Mais, M. le Président de la Chambre de Commerce, je sais bien que la S.N.C.F. ne vous a pas demandé de venir pour parler de la S.N.C.F., ce sont des histoires de coeur à coeur entre nous, c'est aux clients de la S.N.C.F. que je dois m'adresser cet après-midi, et alors c'est à eux que je m'adresse.

Je sais qu'aucun d'entre eux, et vous l'avez prouvé tout à l'heure, ne méconnaît l'importance des progrès techniques qu'a réalisés la grande entreprise nationale. Je sais qu'ils ont tous pris une exacte conscience, aujourd'hui en tout cas, des efforts déployés au cours de ces dernières années par la S.N.C.F. pour assurer à sa clientèle un meilleur service au plus juste prix. Concilier le service public et la volonté d'être à la disposition du client, c'est une tâche ardue, c'est la nôtre; et les efforts ont été faits, et je pense à ce qui a été réalisé dans les techniques d'emballages et de manutention, je pense à ce qui a été fait sous la forme commerciale avec nos Agences de la S.N.C.F., avec la formation commerciale des agents, je pense à tout ce dynamisme commercial que les dirigeants de la S.N.C.F. cherchent à donner à leur entreprise; mais je veux tout de suite aborder le double problème auquel, j'en suis sûr, la plupart d'entre vous attendent le Ministre des Transports : le problème de la politique tarifaire, le problème de la coordination.

Depuis la Libération, la S.N.C.F. a apporté à sa tarification marchandises diverses modifications inspirées du général souci d'adapter certains prix aux prix de revient des prestations assurées. C'est ainsi qu'ont été modifiés les tarifs applicables aux transports porte à porte, c'est ainsi qu'a été étudiée la possibilité d'inciter les routiers à confier au chemin de fer les camions gros porteurs affectés aux longs parcours. Effort fait de nos expéditions par trains complets, et tout en respectant le cadre de la C.E.C.A., recherche de prix avantageux pour les transports assurés par rames de wagons ou inscrits dans le cadre d'un programme mensuel régulier, avec prudence, comme il se doit chaque fois qu'une mesure est susceptible de modifier l'équilibre antérieur de l'économie régionale. Avec sagesse, mais sans oublier le rôle de service public du chemin de fer, la S.N.C.F. poursuit des études qui permettront une plus exacte adaptation des tarifs ferroviaires aux services rendus. Une telle évolution de la tarification du chemin de fer est logique, mais permettez-moi de vous dire, Messieurs les Clients de la S.N.C.F., combien difficile est la tâche du Ministère de tutelle qui a un double rôle, d'être gardien de l'intérêt général et par conséquent de veiller à une certaine péréquation pour que ne se trouvent pas privés du service public les citoyens et les usagers mais qui, comme autorité de tutelle d'une entreprise à vocation commerciale, se doit d'assurer la rentabilité des opérations et de permettre que chaque opération soit le plus rentable possible.

.../...

C'est là une tâche presque impossible à remplir, il est deux possibilités pour le faire. En 1947, lorsque pour la première fois je suis allé aux Etats-Unis, dans le New-Jersey, j'ai été bien surpris de voir que lorsqu'on voulait son courrier dans un chef-lieu de canton du New-Jersey, il y avait deux solutions : aller le chercher tous les matins au chef-lieu de l'arrondissement où on vous le gardait soigneusement au bureau de poste central, ou attendre qu'une fois par semaine on vous l'apportât. C'est la conception pour les Américains du service public, pensant que le service public est d'autant mieux rendu que c'est l'homme privé qui se charge de le rendre, ce qui est contraire à certaines conceptions libérales, sauf pour ceux qui n'habitent pas au centre de l'agglomération (applaudissements).

Et pourtant, en même temps que nous appartenons aux mille Français égalitaires d'une conception différente de celle des Américains, nous ne voulons pas perdre de vue la notion de rentabilité et l'exploitation commerciale de la S.N.C.F.

Tirer sur le pianiste, c'est tantôt le Président de la S.N.C.F., c'est tantôt son Ministre de tutelle, mais c'est toujours son Ministre de tutelle, car quand vous tirez sur le Président, vous tirez sur le Ministre, mais pensez à sa tâche difficile de donner satisfaction à la fois à la jalouse égalité du citoyen français et au désir du commerçant d'être servi selon le service qu'on lui rend (applaudissements).

Politique tarifaire difficile, politique de coordination qui n'est pas nécessairement aisée. La S.N.C.F., mon Cher Président, est quelque peu excédée d'être si souvent accusée de vivre en parasite du secteur public ; c'est assez facile. Quelque confiantes que soient les relations de l'Administration de tutelle et de la grande Compagnie nationale, celle-ci éprouve une légitime mélancolie à constater qu'elle est nécessairement elle-même demanderesse ; elle est la première à désirer un équilibre qui atténuera son sentiment de dépendance vis-à-vis des autorités qui assurent actuellement la couverture de son déficit.

Comment dès lors ne pas se réjouir de l'importance que vous avez attachée au critérium de rentabilité. Il n'est pas raisonnable, il ne serait pas raisonnable d'empêcher une entreprise comme la vôtre de développer son activité dans un sens commercial, mais alors faut-il chercher du point de vue de l'autorité de tutelle l'attitude légitime.

Le problème de la coordination des transports peut être résolu de diverses façons ; on peut envisager de restreindre le choix de l'utilisateur, de limiter le nombre et l'importance de tel ou tel moyen de transport mis à sa disposition, on peut continger, interdire, on peut surtout s'attacher à créer les conditions d'une saine concurrence. J'ajoute de moi l'idée de contester qu'une réglementation inspirée du souci de coordination soit aujourd'hui nécessaire. Elle l'est, sur la demande, car la demande de transport manque d'élasticité en fonction des prix, elle l'est parce qu'un secteur, le nôtre, exige des investissements importants et spécialisés et en a déjà exigés beaucoup, elle l'est parce que la structure des tarifs de la S.N.C.F. crée des distorsions entre pool économique et prix appliqués par le bénéficiaire, elle l'est enfin parce que les relations actuellement établies entre les prix d'infrastructure et la fiscalité des transports n'ont pas atteint le degré de précision souhaitable, faute d'études d'économie suffisantes.

Mais il faut convenir que dans un pays d'économie concurrentielle, comme d'ailleurs dans beaucoup de pays voisins, les contingentements qui créent de fâcheuses rampes de situation sont pourtant un moindre mal. Certes, nos contingentements alimentent de fâcheuses spéculations, mais alors combien délicate est la mission des Pouvoirs Publics qui doivent naviguer (le Ministre des Transports Publics est aussi de la Marine Marchande) entre deux écueils, éviter le malthusianisme et la fiscalisation des structures, éviter aussi l'inflation de droit économiquement insolvable, parce qu'ils ne répondraient à aucun besoin effectif de transports. Entre ces deux écueils, je m'efforce aujourd'hui de naviguer ; la tâche est difficile, je la poursuivrai avec le souci de promouvoir et de réaliser les investissements les plus rentables de la collectivité.

Une journée comme celle-ci est en vérité réconfortante pour un Ministre qui a une lourde responsabilité de tutelle, mais qui a aussi la lourde responsabilité, vis-à-vis de M. le Ministre des Finances et vis-à-vis des contribuables, des investissements indispensables, non pas tant parce que ce qui est fait n'est plus à faire, mais parce que ce qui a été exécuté l'a été, et parfaitement. Vous l'avez dit en termes excellents, mon cher Directeur Général, avec cette franchise qui est la vraie modestie de l'Ingénieur. Si, dans la vie d'une entreprise, un progrès motive une légitime fierté, c'est bien celui qui assure un meilleur emploi des hommes, du matériel et des installations. Si, dans l'existence d'une nation, une réalisation justifie une effective satisfaction, c'est bien celle qui répond à la fois à l'intérêt régional, national et international. Vous avez mis votre technique au service de l'homme, vous avez travaillé en profondeur au développement économique de notre pays dans le cadre européen ; comment tous les amis de la S.N.C.F. ne partageraient-ils pas aujourd'hui son actuelle fierté ?

Je sais, n'est-ce pas, répondre au désir de tous en associant à notre reconnaissance le Président Louis ARMAND qui a tant fait pour la mise au point du système (applaudissements), de rendre hommage à notre ami à tous, Louis ARMAND, qui a tant fait pour faire adopter le système actuel de courant monophasé à fréquence industrielle (applaudissements).

J'exprime ma gratitude et celle du Gouvernement à tous ceux qui ont contribué à la belle réalisation que nous venons d'inaugurer, au personnel de la S.N.C.F., au personnel des entreprises et des constructeurs de matériel, aux dirigeants de ces entreprises. Comment le Ministre de tutelle n'aurait-il pas, mon cher ami André SEGALAT, un regard chargé de particulière reconnaissance vers la magnifique équipe de direction qui vous entoure et que vous animez.

En écoutant tout à l'heure le Directeur Général, je n'ai pas été seulement frappé par la parfaite clarté de ses explications techniques, j'ai, comme vous, observé qu'il entendait tirer de cette journée deux importants enseignements et que, fort discrètement mais fort habilement, il suggérait au Ministre d'en tirer un troisième. L'habileté des hauts fonctionnaires et des grands responsables se juge toujours à ce point : ne pas commander, mais suggérer, faire appel à l'intelligence avec l'espoir d'être parfois entendu (applaudissements).

Première conclusion tirée par M. DARGEOU, c'est celle qui concerne le progrès économique ; il nous a dit avec simplicité et je suis sûr que vous avez tous été frappés de cela tout à l'heure, à la Mairie, que le souci de notre confort des voyageurs était d'un concours précieux dans la décision prise d'électrifier Paris-Lille ; il a eu raison ; le public n'a que trop souvent tendance à réserver son attention aux progrès réalisés pour ce qui concerne le voyageur ; en tant que voyageur, j'en remercie la S.N.C.F. ; en tant que citoyen français, soucieux du progrès économique et plus encore du progrès social, je la félicite bien plus de

penser davantage au problème du transport des marchandises. Dans ce domaine, l'effort fait par la S.N.C.F. pour l'augmentation de la productivité du personnel, la réduction du parc de locomotives, la diminution de la consommation d'énergie, mérite, nous en sommes tous convaincus maintenant, toutes nos félicitations.

Mais je voudrais aussi souligner la seconde leçon que tirait le Directeur Général ce matin en montrant que l'évolution des techniques soulève toujours des problèmes humains. Oui, problèmes humains à deux titres, problèmes humains tant en ce qui concerne la clientèle et la desserte, problèmes humains en ce qui concerne le personnel même de la S.N.C.F. Je sais, pourquoi ne pas le dire, que l'électrification d'une ligne comme Paris-Lille apporte des perturbations importantes dans les conditions d'existence de nombreux agents de la S.N.C.F. C'est un des problèmes type de ceux que nous pose, dans toute branche de l'économie, l'application des techniques de la modernisation. Ce qui est important, c'est que la S.N.C.F. se soit efforcée de résoudre ce problème technique en conservant l'esprit humain. La modernisation de Paris-Lille modifiera des habitudes professionnelles, elle entraînera des changements de résidence qu'ici, comme ailleurs, la situation actuelle de l'habitant n'est pas faite pour faciliter.

Il est à l'honneur de la S.N.C.F. d'avoir fait en temps voulu un très important effort de prévision. Elle n'a rien négligé pour atténuer les effets d'une réorganisation qui sera la conséquence logique et nécessaire d'un indiscutable progrès technique. Encore une fois, les cheminots constateront, à une heure difficile peut-être de notre histoire économique, qu'ils font partie d'une grande maison ; pour elle l'esprit de solidarité, chez nous de la modernisation, ne se fait pas au détriment des agents de l'entreprise ; que cette leçon soit et reçoive la plus large application possible.

Mais, je l'ai dit, M. DARGEOU me suggérait une troisième conclusion ce matin ; c'était dans une phrase de son intervention de marquer que la coordination des transports n'est pas un combat d'arrière-garde.

Dans ce domaine des transports comme dans d'autres domaines, une invention ne suit pas nécessairement une précédente invention. Notre époque n'est peut-être plus, dans tous les cas et dans tous les domaines, l'époque de la concurrence entre les entreprises ; elle est assurément celle de la concurrence entre des produits, entre des services. L'aluminium concurrence l'acier et ne l'a pas remplacé ; les matières plastiques moulées se substituent parfois au bois, celui-ci ne voit pas son marché global se rétrécir. Les exemples pourraient être multipliés. L'avion n'a pas tué le cargo, ni le paquebot. Directement ou indirectement, l'automobile a contribué au progrès du chemin de fer, au développement de son trafic. Nous assistons depuis cent ans à une augmentation constante du volume des transports, et à une amélioration continue de la qualité de ces transports. Concurrence dans le sens de stimulation, oui ; concurrence dans le sens de lutte à mort, non ! La coordination n'est pas un combat d'arrière-garde, elle implique pourtant ce qui est la loi du progrès moderne : une spécialisation des activités. Ici comme ailleurs, chacun doit faire le métier qui est assorti à sa propre nature. Coordonner, ce n'est pas maintenir les cachots existants. Les dirigeants de la S.N.C.F. l'ont bien compris ; ils poursuivent avec soin la transformation technique et commerciale du chemin de fer. Ce qu'ils n'ont pas dit tout à l'heure mais ce que je tiens à souligner, c'est que l'électrification Paris-Lille est l'exemple type de ce qui est souhaitable dans la perspective d'une coordination dynamique. Que peut-on demander au chemin de fer

d'autre que ce qui est réalisé ici ? Mettre en position la production en grande série de tonnes kilométriques et de kilomètres-voyageurs, réaliser des investissements importants et collectifs sur une ligne où le trafic et les moyens sont dès à présent largement concentrés, assurer en même temps que le souci d'une rentabilité directe la préoccupation de la rentabilité indirecte de l'effort.

Tout à l'heure, à plusieurs reprises, le bilan de la rentabilité technique de l'électrification Paris-Lille vous a été présenté avec discrétion et modestie. Ceux qui vous l'ont présenté ont laissé le soin à leur Ministre de souligner la rentabilité indirecte de cette opération. Comment passer sous silence les aspects essentiels d'une telle opération : trafic accru et régulier, facultés supplémentaires pour supporter les pointes de trafic, économie attendue de l'entretien du matériel. Travail considérable, l'installation que nous inaugurons doit être un symbole. La coordination des transports, comme le rassemblement des énergies françaises pour toutes les tâches qu'attend le pays, ne sera pas réalisée en maintenant purement et simplement les situations pré-existantes. Il faut, ici aussi, un état d'esprit nouveau. Il faut bien sûr une sévère économie des moyens employés, mais il faut surtout que cessent les fausses querelles, les coalitions d'intérêts qui ne servent qu'à maintenir des structures vermoulues. Dans un nécessaire effort d'organisation fraternelle, sachons répondre ici, dans le domaine ferroviaire comme dans tous les autres, à l'appel du Général de Gaulle, et faisons que nos transports modernisés répondent aux impératifs du 20e siècle.

(Applaudissements).