

LE CRÉDIT AGRICOLE ET LES TRAMWAYS VICINAUX EN BELGIQUE.

(Lettres à l'*Indépendance belge*, 16, 17 et 23 avril 1879.)

On ne peut le nier, la crise agricole existe en Belgique, comme dans toute l'Europe occidentale. Les fermiers payent difficilement ou demandent des réductions de fermage. La terre a baissé de valeur, probablement de 20 p. c. en moyenne. Si l'on veut connaître les causes de cette crise, il faut lire le livre récent et très bien fait de M. Max Wirth, *Die landwirthschaftliche Krisis*. Il montre, en conclusion, que la crise persistera et que même elle s'aggravera encore à mesure que les moyens de communication s'étendront aux États-Unis.

Quels sont les remèdes à cette situation très grave dont souffrent à la fois les cultivateurs et les propriétaires ? Parmi ceux qui ont été indiqués, il en est deux dont notre ministre des finances, M. Graux, a pris la louable résolution de s'occuper sans retard : le crédit agricole et les tramways vicinaux. A mon avis, la seconde de ces mesures a incomparablement plus d'importance que la première. Mais examinons d'abord celle-ci.

Le projet présenté par M. le ministre des finances et amendé par la section centrale comprend deux parties : la première, d'un caractère juridique, constitue le privilège agricole ; la seconde, d'un caractère financier, assure le concours de la Caisse d'épargne aux comptoirs locaux qui s'établiront.

La création du privilège agricole est une excellente mesure dans le genre de celle qui a organisé les *warrants*. La base du crédit c'est la confiance ou mieux encore des garanties un gage : *Plus est cautio in re quam in personâ*, comme dit le droit romain. Dans le crédit

foncier on donne en gage l'immeuble en l'hypothéquant. Le *warrant* a constitué pour ainsi dire l'hypothèque sur marchandise. Je place des marchandises dans un dock : on m'en délivre un certificat, un *warrant*. Comme la marchandise entreposée ne peut être enlevée du dock que contre remise du *warrant*, je puis emprunter sur ce titre, car le prêteur est aussi bien garanti que s'il avait la marchandise dans ses propres magasins.

Le privilège agricole crée aussi une sorte d'hypothèque sur meubles, car il donne au prêteur un droit de saisie et de suite sur les objets grevés de ce privilège. Ainsi, je prête 1,000 francs à un fermier qui, comme garantie, accorde privilège sur son bétail. En cas de non exécution des obligations contractées, je puis faire saisir ce bétail même entre les mains de tiers, s'il avait été aliéné. Le privilège est comme un prêt sur gage dont l'objet engagé reste aux mains de l'emprunteur. C'est ce qu'on appelle en France : *la constitution du gage à domicile*.

Pour que le privilège existe, il faut, premièrement, affectation spéciale consentie par le débiteur ; secondement, emploi bien prouvé de l'argent prêté à des améliorations agricoles ou à l'augmentation de l'inventaire de la ferme ; troisièmement, publicité du privilège, qui doit être inscrit sur un registre chez le receveur de l'enregistrement. Dans ces conditions le privilège existe pour tout prêteur.

Le propriétaire jouit, de plein droit, d'un privilège du même genre sur le mobilier de sa ferme louée, pour les années échues du fermage et même, en cas de bail authentique, pour toutes les années à échoir. C'est là un droit exorbitant. Le projet réduit ce droit à trois années échues de fermage et aux dommages et intérêts. De cette façon il reste ainsi une marge pour le privilège du prêteur.

La Caisse d'épargne avancera les fonds, par l'intermédiaire de comptoirs qui seront établis dans les localités où l'utilité en sera reconnue ou même d'établissements privés qui offriraient des garanties suffisantes.

La création du privilège agricole est certainement un progrès important et il faut remercier M. Graux de l'avoir proposé ainsi que d'avoir bravé les reproches de « socialisme d'État » que soulèvera probablement l'intervention de la Caisse d'épargne. En somme, le projet me paraît excellent. Seulement il sera, je le crains, semblable au cheval de Roland, qui avait toutes les qualités, sauf qu'il était mort. Dans les débats de la Société centrale d'agriculture, au sujet

de cette question, il a été dit que ces innovations seraient la ruine de notre agriculture. On peut se rassurer. Le crédit agricole ne fera pas le mal que l'on redoute, pas plus que le bien qu'on en espère. Dans les conditions proposées, il ne parviendra pas à se développer, et voici pourquoi.

Premier obstacle. — Le *warrant*, institution vraiment admirable, n'a point pris racine chez nous, même à Anvers, parce que emprunter sur *warrant*, c'est avouer que le crédit personnel ne suffit plus, et qu'on ne peut trouver de l'argent sur simple signature. Le cultivateur craint encore plus la publicité pour ses emprunts. Il préférera demander de l'argent au notaire secrètement « entre quatre z'yeux », plutôt que d'inscrire chez le receveur qu'il a engagé son bétail ou ses récoltes.

Fermier qui emprunte, marche à sa ruine, dit-on à la campagne, et il y a dans cette maxime une part de vérité que méconnaissent ceux qui, comme M. T'Serstevens, veulent assimiler le cultivateur au commerçant et à l'industriel.

Le crédit est d'un emploi normal dans l'industrie : chacun a recours à l'escompte. Il est d'un emploi exceptionnel pour le cultivateur, parce qu'il ne vend pas à terme et qu'il n'a pas acheté de matière première. Il y a en ceci une différence fondamentale entre l'agriculture et l'industrie.

L'industriel prend la matière première à crédit, la transforme, vend le produit fabriqué et avec le prix paye la matière première. C'est un mouvement circulaire dont le crédit est le rouage essentiel.

Le cultivateur n'a pas à acheter de matière première, car il la tire, lui, directement du sol. Blé, viande, laine, lin, chanvre, colza, sucre, bois, il crée toutes ces denrées et les livre aux autres producteurs qui les transforment en objet de consommation.

S'agit-il même d'accroître le capital, il le fera sur place sans rien emprunter à autrui. Le capital par excellence, c'est le bétail ; or il peut le multiplier à volonté, pourvu qu'il puisse le nourrir. Les œufs de Perrette se changeront, en effet, en troupeau, si elle ne les casse pas.

Les physiocrates disaient que l'agriculture est seule vraiment productive. C'était aller trop loin. Mais, quoi qu'en disent les économistes, l'agriculture diffère essentiellement des autres industries. Elle *multiplie* les choses utiles, en mettant en œuvre la *force vitale*, tandis que l'industrie manufacturière ne fait agir que les forces chimiques et physiques.

Le crédit agricole n'a pris de l'extension en France que pour les engraisseurs de bœufs en Normandie. C'est qu'il y a là une sorte d'opération industrielle. Le bœuf maigre, c'est la matière première. Le bœuf gras, c'est le produit fabriqué, et à court terme.

Est-ce à dire qu'il n'y a pas de place pour le crédit en agriculture ? Non, quand une rotation régulière est établie ; oui, quand il s'agit d'une transformation des systèmes de culture, qu'on veut rendre plus intensive ; mais, dans ce cas, l'initiative et l'instruction nécessaires pour ces réformes doivent précéder le crédit et sont autrement importantes.

Second obstacle. — Le projet de loi limite les prêts aux emplois strictement agricoles. C'est afin qu'ils ne servent pas à encourager la manie des achats de terres à tout prix. L'intention est bonne, mais la limitation des prêts et la nécessité de justifier, par pièces en règle, l'emploi qu'on en fait, restreindront encore le recours au crédit. C'est un point très bien développé dans le rapport rédigé par M. Jottrand, au nom de la section centrale.

Troisième obstacle. — Il ne sera pas facile de constituer des comptoirs. La responsabilité sera grande et absolue. La Caisse d'épargne doit être à l'abri de toute perte. Le comptoir devra donc rembourser lui-même le montant des créances irrécouvrables. Il devra veiller à la conservation du gage agricole. Que de démarches, souvent pour un prêt très minime ! Supposons que le comptoir prélève un pour cent de commission pour ses écritures, sa garantie et sa rémunération, ce n'est pas trop. Il devra faire un million de prêts agricoles pour toucher dix mille francs et ces prêts devront être tous employés à des améliorations nettement spécifiées et limitées.

A priori, on peut affirmer qu'il doit y avoir des obstacles tenant à la nature des choses qui s'opposent à l'extension du crédit agricole, puisque, malgré les vœux des agriculteurs et la bonne volonté des gouvernements, il n'est encore réellement organisé nulle part, alors que le crédit commercial existe partout. Nous examinerons s'il n'y a nul moyen de vaincre ces obstacles.

Dans le monde économique, le mobile de toute activité est l'intérêt personnel. Pour faire naître et agir une institution industrielle et financière, il faut qu'un groupe suffisant de personnes y trouvent leur intérêt.

Dans l'organisation du crédit agricole, telle qu'elle est proposée,

je cherche ce ressort indispensable de l'intérêt personnel ; je ne le trouve pas. Le rôle du ministre des finances est de faire voter la loi, non de lui faire porter des fruits. Les cultivateurs, ainsi que nous l'avons montré, seront portés à s'adresser aux notaires plutôt que de se soumettre aux formalités et aux rigueurs du privilège agricole.

La Caisse d'épargne n'est pas constituée pour se transporter dans les campagnes, afin d'y susciter la création de comptoirs locaux, et les bénéfices que ceux-ci pourront procurer à leurs membres, seront si minimes et accompagnés d'une si grande responsabilité que peu de personnes prendront l'initiative d'en créer spontanément.

Pour tirer parti de la loi nouvelle, pour vaincre les obstacles que nous avons signalés, et pour développer le crédit agricole, il faut nécessairement la création d'une société dont ce soit la fonction spéciale.

Voici, me semble-t-il, ce que pourrait être et faire cette société :

Elle devrait, comme la Banque nationale, être soumise à un contrôle officiel, puisqu'elle disposerait des fonds de la Caisse d'épargne, dont l'État est responsable. Elle serait à la fois crédit foncier et crédit agricole, c'est à dire qu'elle pourrait émettre des lettres de gage sur hypothèque, comme le Crédit foncier français. Ce serait elle qui provoquerait partout la création de comptoirs locaux ou de banques populaires agricoles type Raiffeisen. Elle donnerait garantie complète à la Caisse d'épargne, en cas d'avances, ou à la Banque nationale, en cas d'escompte, puisqu'elle servirait d'intermédiaire entre celles-ci et les comptoirs locaux. Elle irait trouver dans chaque canton ou commune importante, le notaire, les propriétaires ou les fermiers qui pourraient constituer un comptoir ou une banque mutuelle.

Les avantages d'une semblable institution sont évidents. Mais l'inconvénient, qu'on a bien voulu me signaler, est celui-ci. C'est un rouage de plus qui devrait être rétribué et qui, par conséquent, augmenterait les frais des avances qu'il faut réduire au minimum.

Voici ma réponse. Les frais de cette société seraient minimes, et ils le seraient d'autant plus qu'ils se répartiraient sur un très grand nombre d'opérations diverses. Il ne lui faudrait qu'un capital de garantie, puisqu'elle opèrerait au moyen des fonds de la Caisse d'épargne, et ce capital, comme celui des banques nationales des États-Unis, pourrait consister en fonds d'État déposés au trésor. La

société comme nous l'entendons aurait entre les mains, non seulement des promesses pour prêts sur privilège agricole, mais du papier commercial, qu'elle réescompterait à la Banque nationale au taux du jour, c'est à dire souvent à 2 1/2 ou à 3 p. c. En effet, les banques locales qu'elle commanditerait, prendraient du papier des boutiquiers de village, des marchands de bois, de bétail, de matériaux, etc., comme le font les banques populaires agricoles en Italie. De là une source de bénéfice qui manquera aux comptoirs réduits à faire des avances sur privilège limité.

La Banque générale du crédit foncier et agricole, loin d'être une rivale pour la Banque nationale, serait, au contraire, pour celle-ci un auxiliaire puissant qui lui apporterait une clientèle nouvelle, prise dans des régions où elle ne peut pénétrer maintenant.

L'œuvre principale de cette institution devrait être d'organiser le crédit-dépôts, comme en Écosse et en Amérique, lequel est tout aussi important que le crédit-avances, le seul qu'ait en vue le projet de loi.

On sait qu'en Amérique, dès qu'il y a vingt maisons groupées, on y rencontre une école, une église et une banque. Voici comment fonctionne le crédit-dépôts chez les Anglo-Saxons. Prenons un district en Écosse. Nul ne garde son argent chez lui, inactif. Chacun le dépose à la banque, à mesure qu'il en reçoit. Le fermier paye son fermage, non en portant des écus à la ville ou au château, mais en faisant transcrire le montant de son actif à celui de son propriétaire. Le propriétaire, pour payer le pain fourni à sa maison, en fait passer le prix à l'actif du boulanger. Le boulanger paye le marchand de grains et de farine, et celui-ci le fermier de la même façon. Les denrées passent ainsi de main en main, successivement transformées, depuis leur production jusqu'à leur consommation, sans l'emploi d'un équivalent en billets ou en argent, à chaque échange. C'est la créance-dépôt du fermier sur la banque qui aura servi d'instrument d'échange. Par ce mécanisme si merveilleux en sa simplicité, se trouve réalisée la fameuse utopie de Proudhon : *la Banque d'échange*. Voilà où il faut en arriver en Belgique, et pour cela il faut constituer des banques locales inspirant et méritant une confiance absolue, par le nom de ceux qui les fondent et les représentent.

Aujourd'hui, le cultivateur amasse dans un coffre les écus provenant de la vente de ses denrées, jusqu'à ce qu'il paye son fermage

ou qu'avec ses économies il achète un lopin de terre. Il risque ainsi d'être volé ou d'en dépenser une partie, soit en le rapportant du marché, soit en le gardant chez lui. Au lieu de cela, il le mettrait à la banque, où son actif lui donnerait un intérêt en compte courant.

La banque bénéficierait du pour cent de différence entre l'intérêt qu'elle accorde aux dépôts et celui qu'elle prélève sur les avances. Ce serait encore là une source importante de profits pour couvrir ses frais.

En outre, au lieu d'avoir dans chaque ferme, dans chaque château, dans chaque caisse du boutiquier ou du marchand, une petite mare stagnante de capital inactif, tous ces fonds, aussitôt versés à la banque, seraient par elle reversés dans la circulation dont l'activité féconde s'accroîtrait sans cesse. C'est ainsi qu'une contrée de granit et de brumes, l'Écosse, s'est enrichie.

Mais, dira-t-on, n'avons-nous pas les caisses postales qui reçoivent déjà les moindres sommes? Sans doute, mais il s'agit là des placements d'avenir faits par l'épargne. Ce qui n'existe nullement chez nous et ce qu'il faut organiser, c'est le dépôt en compte courant, servant d'instrument d'échange par le moyen du chèque et des transcriptions aux livres. Ce serait là l'œuvre principale des comptoirs locaux, reliés entre eux par l'entremise de la Banque centrale.

Je me hasarde à résumer ce qui précède de la façon suivante : Sauf certaines limitations peut-être excessives, le projet de loi de M. Graux est excellent, car il assure ces deux choses essentielles, le privilège agricole pour garantir les prêts et l'intervention de la Caisse d'épargne pour fournir les fonds. Mais, sans la création d'une *Banque générale de crédit foncier et agricole*, la loi nouvelle ne recevra qu'une application extrêmement restreinte.

La seconde mesure en faveur de l'agriculture annoncée par M. le ministre des finances est la création de tramways vicinaux, par le concours de l'État, des provinces et des communes. Je pense que cette mesure peut exercer une influence beaucoup plus grande que le crédit agricole, parce qu'elle ferait pénétrer dans les campagnes, plus encore que les banques locales, le mouvement, les lumières et le goût des améliorations et du progrès. Ce qui rend le travail productif, c'est principalement l'application de la science à l'œuvre de la production. Donc, si vous voulez sauver l'agriculture, instruisez le cultivateur. Le tramway vicinal doit être le complément de l'école communale.

Si l'on veut aboutir dans cette question, il faut abandonner complètement le terrain où semble s'être maintenu jusqu'à présent le département des travaux publics, celui d'une exploitation industrielle, comme celle des chemins de fer de l'État, pour se placer sur le terrain où agit, le département de l'intérieur, quand il accorde des subsides pour la voirie vicinale.

Que voyons-nous ici ? Le gouvernement, la province et la commune fournissent leur quote-part pour construire une route. Cette route ne rapportera jamais rien, car il n'y a pas de barrières et elle coûtera des frais d'entretien tant qu'elle subsistera. Le capital employé ne peut donc jamais donner un revenu. Chaque année, on construit cependant ainsi des centaines de kilomètres. Est-ce une mauvaise opération, même financièrement ? Nullement ; l'accroissement de valeur des produits du sol et, par suite, l'augmentation de la valeur des terres, forêts, mines, carrières, compense et au delà le capital qui paraît dépensé en pure perte.

Considérez ce que fait un propriétaire qui possède un grand domaine. Il y construit des routes exclusivement à ses frais, parce qu'il sait bien que le sacrifice qu'il fait, sera largement compensé par la plus-value de sa propriété.

Il faut donc, en matière de tramways vicinaux, adopter franchement le principe qui a présidé à la construction des routes ordinaires. Il ne s'agit pas d'un placement rapportant directement son intérêt, mais d'un emploi de capitaux dont la rémunération consiste dans l'encouragement donné à l'agriculture et dans les avantages indirects très nombreux qui en résulteraient pour les communes, pour la province et pour l'État.

Voici un aperçu succinct de ces avantages. Et d'abord pour les communes rurales :

1^o Abaissement des frais de transport de tous les produits du sol, denrées agricoles, bois, pierres, chaux et, par suite, hausse des prix au lieu d'origine, car les frais de transport sont toujours prélevés sur le prix payé aux producteurs.

2^o Moyen de lutter contre la concurrence américaine.

C'est à mesure que l'on construit des chemins de fer en Amérique que les produits de ce pays nous arrivent à meilleur marché. Faisons de même : construisons aussi des tramways qui amènent nos produits sur le marché à moins de frais.

3^o Hausse des fermages et par suite de la valeur des terres. Le

prix de location et de vente des biens ruraux dépend évidemment du prix de leurs produits. Chaque billet de mille francs consacré à construire un tramway rapporterait deux à trois mille francs en plus-value des immeubles.

4° Les engrais, les denrées coloniales, les objets manufacturés arriveraient à meilleur compte au village. D'où accroissement de bien être pour le cultivateur.

5° Des établissements industriels se créeraient à la campagne, car on y obtiendrait le charbon, c'est à dire la force motrice, à moindres frais.

6° Des mines, des carrières inexploitées maintenant seraient mises en valeur. Voyez ce qui se fait tout le long du chemin de fer de l'Ourthe.

7° Les cultivateurs, n'ayant plus à employer leur temps et celui de leurs attelages à transporter leurs produits à la ville, pourraient l'appliquer à mieux cultiver, et par suite, produiraient davantage.

8° Plus de personnes aisées s'établiraient à la campagne, contribuant ainsi à y accroître l'aisance et la culture intellectuelle. Grâce au tramway, il ne faudrait plus avoir cheval et voiture. C'est par l'influence de ce moyen de communication que les habitants des villes commencent à s'éparpiller aux alentours.

9° Communications plus fréquentes, plus intimes des villes et des campagnes. Fusion dans un même courant d'idées de toutes les parties de la population. Sentiment plus vif de la solidarité dans la vie nationale. Progrès général de la civilisation, conséquence habituelle des routes améliorées.

Les avantages pour l'État seraient les suivants :

1° Affluents en faveur du réseau ferré central. Telle marchandise apportée par le tramway sera transportée à l'autre bout du pays. Autrement, elle eût été consommée sur place.

2° Économie sur l'entretien des routes ordinaires.

3° Facilités plus grandes pour la poste.

4° Accroissement de la valeur des immeubles, par conséquent de l'impôt foncier.

5° Communications plus rapides pour les relations administratives, judiciaires, militaires, etc.

Voilà les considérations que l'on a trop oubliées jusqu'à présent, et qui justifient une large intervention des pouvoirs publics, même en se plaçant sur le terrain des principes économiques et financiers

les plus rigoureux. Mais il reste à voir comment on peut réaliser l'idée.

J'ai entendu dire plus d'une fois par un orangiste éminent, enfin réconcilié : Ce qui a amnistié la révolution de 1830, c'est la loi Rogier de 1834, c'est à dire la construction des chemins de fer par l'État.

M. Jottrand dit très bien aussi dans son rapport : « Voies de communication par terre et par eau, postes et télégraphes, système monétaire, écoles, institutions de crédit sont autant de moyens de transport en tous sens, des personnes, des idées, des sciences, des produits et des valeurs, et dès lors, autant de domaines où peut et doit intervenir l'État. »

Une bonne loi sur les tramways vicinaux peut être le complément de la loi de 1834. Mais à condition que l'État accepte nettement son devoir d'intervention. Ainsi que je l'ai dit déjà, le pouvoir central doit intervenir par voie de subsides, comme dans la construction de la voirie vicinale ordinaire. Il doit accorder, au moins, la moitié du capital nécessaire à l'établissement des tramways vicinaux.

Seulement, c'est toujours aux communes et à la province de fournir d'abord l'autre moitié. Si cette condition est strictement observée, l'État ne sera pas forcé, comme il l'est maintenant, de construire entièrement à ses frais, des lignes de chemins de fer, très coûteuses, uniquement pour satisfaire tel ou tel arrondissement. A toutes les réclamations il pourra répondre : Il est un principe dont je ne puis me départir. Faites la moitié des fonds, je ferai le reste.

Qu'on ne croie pas que l'État puisse être ainsi entraîné trop loin. Avant que trois ou quatre communes arrivent à s'entendre pour constituer le capital nécessaire d'une façon équitable et proportionnelle, bien du temps s'écoulera. Ces difficultés me paraissent même si grandes que pour les surmonter, il faudrait nécessairement, je crois, l'action d'une société poussée par un certain intérêt pécuniaire.

Dans une brochure publiée en 1876, MM. Bischoffsheim et Welens proposaient, pour construire les chemins de fer vicinaux, de créer une société nationale dans le genre de la Société du crédit communal. Elle aurait pour but de centraliser la création et l'exploitation de ces chemins, mais sans aucun bénéfice pour elle-même. Tout le revenu serait acquis aux communes, aux provinces et à l'État qui seraient seuls actionnaires.

Je pense que ce projet ne tient pas assez compte de la nécessité d'introduire, en toute entreprise économique, le ressort de l'intérêt personnel. Cela est indispensable, surtout pour exploiter à bon marché.

A mon avis, si l'on veut donner vie au projet, il faut une société qui ait un certain intérêt à ce que des tramways se construisent et à ce qu'ils soient exploités très économiquement.

On veut s'en fier uniquement à l'intérêt des communes, comme ressort d'action. C'est, me semble-t-il, se faire illusion. L'intérêt existe pour les communes et il est considérable ; mais la plupart ne l'apercevront pas. Il faudra le leur montrer, le leur faire toucher du doigt pour ainsi dire. Souvent cela sera compris ici par une commune, plus loin par un ou deux propriétaires, mais l'important sera de les stimuler, de les amener à s'entendre, à agir, de mettre les gens en mouvement. Il y a là tout un travail, souvent long et fastidieux, qui ne sera pas accompli par la société désintéressée que proposent MM. Bischoffsheim et Wellens.

A mon avis, il faudrait fonder une société d'exploitation dans le genre de celle qui existe en Hollande et qu'on veut créer en Italie. Elle serait aussi chargée de la construction, mais pour compte et sous la surveillance des communes et de l'État, qui souscriraient les capitaux nécessaires à l'établissement de la voie. La Société fournirait le capital d'exploitation. Elle aurait droit de prélever de quoi couvrir l'intérêt de son capital ; le surplus servirait à donner un dividende aux actions des communes et de l'État, et à la Société elle-même. Le bénéfice se partagerait d'après une proportion à fixer.

Au congrès de Mons de l'an dernier, on a émis l'avis que les communes devraient être propriétaires des tramways vicinaux. Cela ne serait juste que si elles avaient fourni tout le capital. Mais souvent ce capital serait fourni par des propriétaires aussi intéressés que les communes et à qui il faudrait faire une place ; et en tous cas, toujours pour moitié, par l'État. Chacun devrait recevoir des actions en proportion de ses apports, et d'ailleurs les communes ne pourraient évidemment exploiter leurs lignes, même si elles les construisaient.

Le congrès de Mons s'est prononcé, et avec raison, en faveur de l'écartement normal des rails. Cela paraît essentiel, afin de permettre aux wagons de passer du réseau principal sur les voies secondaires

sans transbordement. L'avantage dépasse notablement le surcroît de dépenses.

Mais ce qui nous paraît de première nécessité, c'est d'introduire la plus stricte économie dans l'établissement de la voie et dans l'exploitation. Ainsi il faudrait toujours poser les rails sur les accotements des routes, afin d'éviter les emprises et les travaux d'art. Quant à l'exploitation, elle devrait se faire comme celle des tramways, sans gare, sans personnel aux stations, et avec arrêt à volonté. C'est là le secret du *go-ahead* des Américains. Au début, ils construisent leurs lignes avec une économie qui étonne, et les achèvent plus tard à mesure que le trafic augmente. Si on veut que les communes se mettent sérieusement à la construction des tramways, il est indispensable de ne pas les effrayer par de trop grosses demandes d'argent. Ces avances sont immédiates ; le bénéfice à en recueillir est éloigné. L'homme, surtout quand il est peu habitué aux affaires industrielles, se laisse influencer par ce qu'il voit. Ce qu'il entrevoit dans l'avenir, agit faiblement.

En résumé, l'intervention de l'État pour créer des lignes de tramways vicinaux peut exercer sur le développement de la richesse une influence non moins grande que le réseau national. Mais si l'on veut obtenir des résultats sérieux, il faut :

1° Que l'État intervienne, ainsi qu'il le fait chaque année pour les routes ordinaires, sans esprit de lucre et pour ainsi dire à fonds perdus ;

2° Que la construction et l'exploitation se fassent dans des conditions d'économie extrême ;

3° Qu'une société soit établie pour féconder l'idée sous la surveillance de l'État, mais ayant cependant pour mobile l'intérêt personnel, comme la Banque nationale. Croit-on que celle-ci serait gérée comme elle l'est, si elle était une administration officielle ?

La condition du succès, pour le crédit agricole et les tramways vicinaux comme dans le monde économique en général, consiste dans la bonne organisation de ces deux principes de toute activité : l'intérêt individuel et la responsabilité.
