Faut-il construire le canal de Bâle à Yverdon?

Autor(en): **Paillard, A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **27 (1969)**

Heft 1

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-136459

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Faut-il construire le canal de Bâle à Yverdon? [1]

A. Paillard
Privat-docent d'économie des transports,
Université de Lausanne.

Le lecteur conviendra sans doute d'emblée avec moi qu'il n'est pas facile de s'exprimer ici contre cette voie de communication que tant de nos concitoyens romands appellent depuis si longtemps de leurs vœux les plus ardents.

Vaudois de vieille souche, originaire de ce village jurassien situé au pied nord des Aiguilles de Baulmes, d'où, par temps clair, on jouit d'une vue extraordinaire sur tout le Gros-de-Vaud s'étalant à ses pieds et, à l'est, sur les lacs de Neuchâtel et de Bienne, y compris la Broye, la Thièle et l'Aar presque jusqu'à Soleure, qui figurent déjà d'une manière très plastique dans le terrain ce fameux canal qu'il n'y a en fait qu'à élargir un peu pour le rendre navigable, je n'ai pas de peine, avec un tout petit brin d'imagination, à y voir circuler des chalands tractés et poussés. Je serais même fort tenté de m'exclamer, parodiant un bon mot de notre excellent Gilles, créé à l'occasion de la fusion des Églises libre et nationale dans notre canton: « Mon Dieu, ce canal, je ne suis ni pour, ni contre... bien au contraire! »

Si l'on considère, enfin, que depuis près de quarante ans je suis un fidèle collaborateur de la direction générale des CFF et que, par conséquent, je suis moralement tenu de respecter la ligne de conduite scrupuleusement suivie par mes chefs depuis qu'on parle du Transhelvétique, c'est-à-dire « demeurer l'arme au pied, en attendant que viennent les solutions politiques », on peut vraiment se demander pourquoi je m'obstine à vouloir prendre une position critique à l'égard de ce projet.

La raison en est pourtant bien simple. Economiste, de tout temps passionné des questions de transport, j'ai créé il y a un peu plus de vingt ans, à l'Ecole des hautes études commerciales de l'Université de Lausanne, un cours de « Technique des transports dans les affaires », où je m'efforce de présenter le plus objectivement possible, aux futurs commerçants et industriels qui s'y intéressent, les avantages et les inconvénients des divers moyens de transport au sol, sur l'eau et dans les airs. Car, de même que chaque médaille a son revers, les divers modes de transport n'ont pas que des avantages, et la concurrence acharnée qu'ils se livrent tous en est bien la preuve éclatante. C'est donc à ce titre que je me propose de montrer quelques ombres au lumineux tableau que M. Robert Rivier a brossé dans les pages qui précèdent.

Comme nous le savons, l'Institut Battelle chiffre à 6 millions de tonnes au minimum et à 9 millions au maximum le trafic fluvial probable entre Bâle et Yverdon en 1990; à 2,8 millions et 4,1 millions respectivement le trafic entre Bâle et Klingnau. Le rapport si critiqué du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant les projets de voies navigables de l'Adriatique au lac Majeur et de l'Aar et les répercussions de la navigation du

[1] Exposé présenté à la *Société d'études économiques et sociales*, le 31 octobre 1968.

Rhin supérieur et de l'Aar sur le système des transports, du 11 mai 1965, indique pour sa part qu'il faudrait s'attendre pour l'année 1975, soit 15 ans avant la date fixée pour l'estimation faite par l'Institut Battelle, à un volume total de 2,8 à 3,3 millions de tonnes entre Bâle et Yverdon. Les économies des frais de transport que les usagers réaliseraient se situeraient entre 8 et 9 millions de francs en 1975, contre une trentaine de millions de francs par an, en 1990.

C'est évidemment là un argument de poids, qui impressionne fortement, avouons-le franchement, le simple citoyen ainsi persuadé qu'il pourra personnellement profiter tant soit peu de l'abaissement des prix qui en résultera naturellement dans le rayon d'influence du Transhelvétique.

Mais ce n'est là qu'illusion hélas, car il faut, en fait, penser le problème jusqu'au bout de ses conséquences possibles. Or, ces conséquences, quelles sont-elles ?

Mentionnons tout d'abord *les charges imposées par la voie navigable aux pouvoirs publics* (Confédération ou cantons) pour l'intérêt et l'amortissement des capitaux investis, les coûts d'entretien et d'exploitation qui atteindraient 22 millions de francs en 1975 dans l'hypothèse que l'on réalise un canal équipé d'écluses de 165 × 25 m. Le Conseil fédéral compare les économies que réaliseraient les industriels et les commerçants situés dans la zone d'influence de la voie navigable, d'une part, avec les charges que la voie navigable imposerait aux pouvoirs publics, d'autre part. Il constate que les dépenses annuelles résultant de l'ouverture d'une voie navigable sur l'Aar seraient, en 1975, de 13 à 14 millions supérieures aux réductions de frais de transport sur la voie navigable sous un régime d'autonomie économique. Il en conclut à la non-rentabilité du projet de voie navigable. Le rapport du Conseil fédéral, de 1965, et le rapport de l'Institut Battelle, de 1967, adoptent des points de vue et des méthodes différents, mais les conclusions des deux rapports ne se contredisent pas. Il ne peut être question d'infirmer celles du rapport du Conseil fédéral à l'aide de celles du rapport Battelle, ni d'infirmer les secondes à l'aide des premières. Sans doute, l'économiste peut proposer un ou plusieurs points de vue au politicien qui prendra finalement la décision. Mais l'économiste ne peut ni ne doit se substituer au politicien. Le choix d'un point de vue est un choix politique.

Secondement, il va de soi qu'une bonne partie des tonnages qui seront transportés sur l'Aar seront, en définitive, enlevés au rail et à la route qui les auront exécutés jusqu'à la mise en exploitation du Transhelvétique. Même en admettant que le tonnage enlevé au rail ne soit que de l'ordre de grandeur de 2 millions de tonnes en 1990, ce qui n'est sûrement pas exagéré — sauf peut-être dans un sens trop favorable à la navigation — il en résulterait alors, *pour les CFF,* un manque à gagner de 33 millions de francs en 1990, puisque la recette moyenne d'une tonne transportée sur les CFF s'élève aujourd'hui à 16 fr. 40.

Je résume donc ce premier bilan qui comprend, pour 1990, d'un côté un gain de 30 millions de francs par an au profit des usagers (industriels et commerçants) du canal transhelvétique, éventuellement, dans une mesure à mes yeux très sujette à caution, au profit également du consommateur des produits transportés sur le canal. De l'autre côté, on enregistre un manque à gagner annuel de 33 millions de francs pour les CFF, sans parler du sacrifice que devront aussi faire, pour leur part, les transporteurs routiers et les pouvoirs publics pour les charges d'entretien non compensées par la perception d'un péage (22 millions de francs par an, comme nous venons de le voir), soit une cinquantaine de millions au total.

Chacun connaît la situation financière actuelle très tendue des CFF. L'évolution du trafic ferroviaire est aujourd'hui d'autant moins satisfaisante que les autres modes de trans-

port enregistrent de nouveaux accroissements des quantités transportées, tandis que les CFF ont enregistré en 1967 un recul de 4,2 % en trafic voyageurs où l'on est retombé au niveau de 1960. Les progrès incessants de la motorisation individuelle, des autocars et des camions de tout tonnage, les dépenses toujours croissantes pour le personnel, représentant quelque 60 % des charges ordinaires totales, confirment le caractère incertain de l'équilibre financier des Chemins de fer fédéraux, qui se dessine depuis pas mal de temps déjà et risque fort de durer, car pour être mieux en mesure de faire face aux exigences nouvelles, les CFF poursuivront l'effort de rationalisation, s'emploieront à augmenter les capacités de transport et la qualité de leurs services, conformément aux exigences imposées par l'article 3 de la Loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux, du 23 juin 1944, dont la teneur est la suivante: « Les Chemins de fer fédéraux serviront les intérêts de l'économie et de la défense nationales. Ils doivent être constamment maintenus en bon état d'entretien et s'adapter aux exigences du trafic et aux besoins de la technique. »

C'est ainsi que le programme d'investissements à long terme prévoit des dépenses de l'ordre de 450 millions par an, dont 250 millions concernent le renouvellement du matériel et des installations et 200 millions le développement des capacités de transport et l'amélioration des prestations [1]. La Suisse entendant rester en mesure, à longue échéance, d'affronter le trafic international en transit à travers les Alpes, ce problème pose diverses questions qui sont à l'étude. Il s'agit avant tout des problèmes posés par la construction d'une ligne dans le massif oriental des Alpes, du rachat du BLS et du percement d'un nouveau tunnel de base à travers le Saint-Gothard, toutes choses qui vont exiger d'énormes investissements, sans parler de l'introduction, d'ici 1976, de l'attelage automatique sur le plan européen.

Dans l'incertitude où nous nous trouvons quant à l'évolution du renchérissement, d'une part, et quant au développement du trafic, d'autre part, il est malaisé d'évaluer le supplément de recettes nécessaire que devraient procurer des relèvements tarifaires éventuels pour permettre d'équilibrer les comptes. La responsabilité de mesures tarifaires plus sévères que celles qui sont mises en vigueur le 1er novembre pour les voyageurs et le 1er janvier 1969 pour les marchandises et qui porteront l'indice tarifaire à 189 points pour les voyageurs et 150 points pour les marchandises — alors que l'indice du coût de la vie plafonne aujourd'hui à 240 points — ne saurait être assumée actuellement. Dans les secteurs de trafic particulièrement menacés par la concurrence, c'est-à-dire celui des voyageurs isolés (75 % des produits de transport des voyageurs) et celui des wagons complets (70 % des produits de transport des marchandises), un relèvement plus radical pourrait compromettre sérieusement la capacité de concurrence du chemin de fer. Dans d'autres secteurs de trafic, comme celui des abonnés et des envois de détail, ce sont des considérations sociales et d'économie générale qui s'opposent à une augmentation plus massive. C'est ainsi qu'en favorisant l'abandon, par les abonnés en trafic local, du chemin de fer pour la route, on ne resterait pas dans la ligne de la coordination souhaitable des transports. Dans les grandes agglomérations, où le trafic individuel des véhicules à moteur provoque aux heures de pointe des engorgements toujours plus gênants, il faut tendre à drainer le plus de trafic possible vers les moyens de transport publics. Le développement systématique de ces moyens doit former l'élément principal de toute politique pour l'amélioration des conditions de trafic. Dans l'aménagement des voies de communications, la priorité doit revenir

[1] Rappelons à ce propos que pendant les années 1946-1966, les CFF ont investi par *autofinancement* près de 4 milliards de francs dans leurs installations fixes et leur matériel roulant.

au trafic à courtes distances, tant il est vrai que dans ce secteur on obtient à moindres frais de meilleurs résultats.

En bref, nul ne peut donc dire aujourd'hui quelle sera la situation financière des CFF en 1980, à plus forte raison en 1990. Mais il y a bien des chances, au vu et au su des tâches très importantes et coûteuses qui les attendent d'ici là, qu'elle ne soit alors guère plus favorable qu'aujourd'hui et que, peut-être même, les réserves encore existantes (113 millions de francs) aient alors disparu. Et c'est précisément à ce moment-là que le Transhelvétique devrait leur causer un manque à gagner minimum de 33 millions par an en leur enlevant plus de 2 millions de tonnes! C'est pour le coup que les CFF deviendront déficitaires et que, selon l'alinéa 2 de l'article 16 de la Loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux déjà citée, l'Assemblée fédérale devra statuer, lors de l'approbation des comptes annuels, sur la façon de combler ce déficit puisque, toujours selon ce même article 16, les déficits ne peuvent être reportés à compte nouveau. En définitive donc, c'est vraisemblablement bien le contribuable qui devra faire les frais de cette concurrence nouvelle dans ses répercussions sur les finances des CFF.

Cela est d'autant plus angoissant, pour l'observateur averti, que l'économie de frais de transport réalisable grâce à la navigation fluviale n'est possible, toujours d'après l'Institut Battelle, que si les frais d'infrastructure du canal ne sont pas mis à la charge des usagers sous forme d'un péage. La perception d'un péage aurait pour effet, selon son importance, de diminuer plus ou moins fortement l'attrait de la voie d'eau et même de le réduire à néant, si ce péage atteint ou dépasse l'économie de frais de transport produite par la voie d'eau (Rapport Battelle, page 52).

Or, dans les circonstances actuelles, rien n'est moins certain qu'en 1990 la navigation fluviale sera exonérée de péages, car la Conférence européenne des ministres des transports attache depuis plusieurs années une grande importance à ses discussions sur la *politique générale des transports*. Elle se rend compte que du rapprochement des idées dans ce domaine dépend la solution de nombreux problèmes tels que ceux qui visent à situer la place relative des divers modes de transport et à définir leur développement. Les travaux effectués sur l'avenir des voies navigables, ceux actuellement en cours sur la situation financière des chemins de fer constituent deux exemples à l'appui de cette remarque.

Comme elle le relève dans son 14e rapport annuel pour 1967, la CEMT a entrepris dans ce domaine des études systématiques qui ont abouti, en 1965 et dans un premier stade, à l'adoption d'un schéma de base contenant l'énoncé des divers éléments susceptibles de caractériser une politique générale des transports: buts à poursuivre, principes de base, moyens d'action.

Si un accord est pratiquement intervenu sur les deux premiers éléments, les opinions doivent encore être rapprochées quant aux moyens d'action, à l'égard desquels existent des divergences de vues, portant notamment sur le degré d'intervention des Etats.

C'est dans ce domaine très vaste des moyens d'action que la CEMT s'efforce, depuis quelques années, d'effectuer des progrès. Persuadée que les options à prendre en matière de politique des transports doivent être désormais décidées à la lumière d'études économiques, la CEMT a déployé en 1967, dans le domaine de la recherche, une activité particulièrement remarquée. Organisé par ses soins, un symposium sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports s'est tenu à Munich, du 10 au 13 octobre 1967, sous la présidence du jeune et dynamique ministre socialiste allemand Georges Leber. Il a réuni environ 300 participants appartenant au monde universitaire et administratif, aux milieux d'affaires, à la presse, aux délégations des organisations internationales.

Les discussions, qui ont été actives et parfois animées, ont porté sur quatre thèmes, répondant aux préoccupations actuelles en matière de politique des transports. Il s'agit plus précisément:

a) du choix des investissements;
b) des éléments de la demande et du besoin dans le marché des transports;
c) des transports urbains: recherche de l'optimum dans les services publics de voyageurs dans les grandes agglomérations, politiques des prix des transports publics et problème des subventions;
d) et de ce qui nous intéresse tous ici, à savoir l'*imputation des charges d'infrastructure:* il s'agit de la détermination des méthodes concrètes permettant d'établir des prix à faire payer aux usagers en fonction de l'établissement des coûts des infrastructures et de la détermination de ceux qui sont imputables aux usagers.

En premier lieu, il convient de chercher à égaliser les conditions de départ des divers modes de transport, c'est-à-dire de faire en sorte qu'aucun mode de transport ne dispose d'avantages ou ne soit affecté de charges ou d'obligations autres que ceux qui résultent de sa nature propre.

L'égalisation des conditions de départ exige que la couverture des charges d'infrastructure soit assurée par *les utilisateurs* en respectant l'imputation équitable de ces charges à chacun d'entre eux. Cette doctrine se fonde sur deux principes, à savoir: d'abord, que *chaque mode de transport doit payer sa part du coût de construction, d'exploitation, d'entretien et de renouvellement de son infrastructure,* ensuite que la *participation de chaque entreprise doit correspondre à l'usage qu'elle fait de l'infrastructure,* de façon à éviter toute distorsion des prix de revient qui avantagerait certaines d'entre elles au détriment d'autres. Tant qu'il n'en est pas ainsi, l'égalisation des conditions de départ ne peut pas être réalisée et la concurrence ne peut pas être saine.

D'ailleurs, si l'imputation correcte des charges d'infrastructure à chaque transporteur est conforme à la simple équité, elle n'a pas que cet objectif. La couverture des charges d'infrastructure par le transporteur, en se répercutant sur l'usager, incite celui-ci à faire coïncider son choix avec l'*optimum pour la collectivité.* En effet, tant que l'incorporation au prix de revient du transport du coût de l'infrastructure qu'il utilise n'est pas faite systématiquement, l'usager a naturellement intérêt à promouvoir des investissements coûteux en vue de bénéficier du faible coût d'exploitation qu'ils apporteront. En outre, les charges des pouvoirs publics s'en trouveraient allégées au bénéfice de la réalisation d'un programme d'investissements plus important et plus cohérent.

Mon opinion s'est vue confirmée sur ce point par une récente étude du professeur français Maurice Allais, d'avril 1968, commandée par Transhelvetica, sur les « Principes d'analyse économique à considérer pour la décision de l'implantation d'une nouvelle infrastructure de transport ».

Supposons, dit Allais au 30e alinéa de son exposé, que, selon les principes énoncés dans la section consacrée à la décision de construire la voie d'eau envisagée, il y ait intérêt à construire la voie d'eau et qu'elle le soit effectivement. Quelle est la politique de tarification qui doit être considérée comme la plus avantageuse? Et sa réponse est la suivante: la tarification correspondant à une situation d'efficacité maximum correspond à l'application d'un péage économique égal à la somme du péage de coût et du péage pur.

Une telle doctrine impose une comptabilisation des dépenses et des recettes des investissements d'infrastructure des transports par rail, route et par voies navigables ainsi

qu'une application plus large de péages ou d'impôts spécifiques répartis équitablement, afin de faire payer chacun selon son dû.

La méthode la plus satisfaisante pour traduire une telle comptabilité dans la réalité financière serait la création de fonds autonomes pour chaque infrastructure dont les utilisateurs ne sont pas les propriétaires, les fonds autonomes coordonnant leur action dans une politique d'ensemble toutes les fois que plusieurs modes de transport sont intéressés, en vue d'aboutir aux solutions permettant d'effectuer les transports au moindre coût économique, après avoir déterminé leur volume et leur structure probables dans la situation future.

L'ensemble de ces considérations fait apparaître que, pour réaliser et pour maintenir une coordination correcte des transports, l'intervention des pouvoirs publics s'impose, d'ailleurs sous des formes diverses (réglementation, contrôle, etc.) et dans une mesure variable. Elle est, en particulier, indispensable pour assurer:

— le bon ordre et la sécurité;
— l'adaptation rationnelle du chemin de fer aux circonstances actuelles;
— le respect des exigences d'une saine concurrence, notamment des besoins de la collectivité.

Dans son rapport à l'Assemblée fédérale concernant les grandes lignes de la politique gouvernementale pendant la législature 1968-1971, du 15 mai 1968, le Conseil fédéral a engagé entre le parlement et le gouvernement un dialogue de nature à éclairer mieux le cours de sa politique. Au chapitre VI, transports et énergie, chiffre 1, coordination des transports et conception générale, le Conseil fédéral rappelle que, « les transports de marchandises par la route n'exigent pas de concession, à la différence des transports de voyageurs assumés par des lignes régulières. C'est dire que la Suisse pratique, dans ce domaine, une politique plus libérale que d'autres pays. Le libre choix des moyens de transport par les usagers doit leur permettre de donner la préférence aux plus avantageux, ce qui ouvre ainsi la voie à une coordination rationnelle. Cette constatation présuppose cependant qu'aucune limitation de la concurrence ne limite ce choix. Il convient de mettre les divers moyens de transport en mesure de couvrir autant que possible leurs coûts. Pour les chemins de fer, qui assument eux-mêmes les dépenses de construction et d'entretien de leurs voies et installations, ces charges sont un élément des frais généraux. On ne peut pas en dire autant des transports routiers, en revanche, qui utilisent des routes construites et entretenues par les pouvoirs publics. En conséquence, l'établissement d'un compte routier où seront confrontées les recettes de l'Etat assurées par les taxes et les impôts perçus sur les véhicules et les dépenses de construction et d'entretien du réseau routier revêt une grande importance; en outre, il conviendra de préciser séparément les recettes et les dépenses pour les voitures et pour les poids lourds.

Pour prévenir toute distorsion en matière de concurrence, il conviendra de préciser la compensation des charges que l'intérêt public impose à un moyen de transport. En ce qui concerne la solution du problème dans le secteur ferroviaire, il faudra tout d'abord tenter d'éliminer les charges qui peuvent l'être, puis de compenser celles qui restent indispensables. Les divers moyens de transport devront être traités sur le même pied; cette exigence, importante, doit être respectée.

Les principes que nous venons d'énoncer valent aussi pour la politique d'investissements, qui est un instrument efficace de coordination. Les projets doivent donc être élaborés avec le plus grand soin.

L'obligation, impérieuse, d'élaborer une conception globale de la politique des transports ne peut plus être éludée, dit encore le Conseil fédéral. Les intérêts divergents des moyens de transport devant être harmonisés, *tous* devront participer à cette tâche, de même que les associations économiques et les milieux scientifiques. La délégation du Conseil fédéral pour les problèmes de transport et la commission interdépartementale de fonctionnaires supérieurs qui sera constituée contribueront de manière active à cet effort de coordination. »

Ainsi, la politique européenne et la politique suisse des transports sont en pleine évolution. On abandonne lentement, mais sûrement, les vieux principes fondamentaux datant du temps du monopole du rail et de la période antérieure à l'ère actuelle de l'automobile, pour s'acheminer vers d'autres doctrines, encore à peine formulées lors de l'établissement des rapports du Conseil fédéral pour la navigation sur le cours du Rhin supérieur, en 1956, et sur l'Aar en 1965, mais en train de se cristalliser fortement aujourd'hui. On peut donc, sans grand risque d'être démenti par la réalité des faits futurs, affirmer que, compte tenu des progrès qui se réaliseront encore certainement dans ce domaine d'ici vingt ans — moment probable de la mise en exploitation du canal transhelvétique — les prévisions officielles et officieuses du rendement économique de la navigation fluviale sur l'Aar seront tout autres que ce que nous en connaissons aujourd'hui.

Il est même évident, au su de ce que nous vous avons dit jusqu'ici, que l'évolution se fera entre-temps au profit du rail et de la route, au détriment de la navigation puisque celle-ci devra certainement payer son infrastructure en plus des frais de transport proprement dits. L'avantage économique actuellement escompté de la navigation fluviale jusqu'à Yverdon va, j'en suis personnellement certain, s'estomper jusqu'à disparaître entièrement d'ici quinze à vingt ans. D'ailleurs il n'est nullement besoin d'attendre aussi longtemps pour permettre à la Suisse romande, dont bien des régions sont en voie d'industrialisation, d'aller sans plus tarder courageusement de l'avant dans cette voie. Les chemins de fer suisses sont aujourd'hui déjà à même de conclure des arrangements tarifaires pour les transports massifs par rames de wagons et trains blocs acheminés sans changement de l'expéditeur au destinataire. Avec les trains-blocs, le rail est avantagé par rapport à la navigation fluviale en ce sens que les expéditeurs et les destinataires qui ne disposent pas d'un raccordement direct avec un port, peuvent aussi bénéficier intégralement des avantages résultant des transports de masse aussi bien dans le domaine de l'exploitation que sur le plan tarifaire. De plus, la mise en service de wagons spéciaux et de moyens de transbordement modernes, comme aussi la rationalisation générale des opérations contribuent à réduire les frais tant pour le chemin de fer que pour l'usager, tout en améliorant la qualité des prestations ferroviaires.

C'est pourquoi, l'industrie vaudoise doit prévoir son développement en fonction des techniques modernes et ne pas attendre l'arrivée plus ou moins incertaine d'un canal de Bâle à Yverdon.