

La coordination des transports en Suisse

Autor(en): **Dreyer, Georges**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **26 (1946)**

Heft 1

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888722>

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>

LA COORDINATION DES TRANSPORTS EN SUISSE

I. — LE PROJET D'ARTICLE CONSTITUTIONNEL

Le 10 février prochain, le peuple suisse et les cantons devront se prononcer sur un nouvel article constitutionnel 23 ter ainsi conçu :

La Confédération coordonne par la législation, au sens de l'article 89, 2^e alinéa, de la Constitution fédérale, le trafic par chemin de fer et les transports motorisés exécutés sur la voie publique, par eau et par air, conformément aux intérêts de l'économie publique et de la défense nationale. A cet effet, la législation règle en particulier la coopération et la concurrence des moyens de transport. Elle peut au besoin déroger au principe de la liberté du commerce et de l'industrie.

Comme on le voit, il s'agit d'un article de pure compétence, attribuant à la Confédération le pouvoir de légiférer en matière de coordination des transports. En effet, dans un état fédératif comme la Suisse, le pouvoir central ne dispose que des compétences qui lui sont expressément conférées par la constitution. Ainsi, chose paradoxale pour un étranger, mais qui n'a rien d'extraordinaire pour quiconque est au courant du droit constitutionnel suisse, la Confédération pouvait bien, jusqu'ici, légiférer isolément en matière de chemins de fer, de postes, de navigation par eau ou par air, de circulation automobile, parce que des articles constitutionnels (26, 29 ter, 36, 37 ter, 37 bis) lui en donnaient le droit, mais elle ne pouvait pas assurer la coordination de ces différents moyens de transport, de manière qu'ils ne se nuisent pas réciproquement par un développement sans méthode et sans plan. Le nouvel article constitutionnel est destiné à combler cette lacune. Il n'établit pas encore un régime de coopération; il ne fait que le rendre possible. Pour le réaliser, l'autorité fédérale devra encore établir une loi, laquelle sera discutée par les Chambres et devra être elle-même soumise au vote du peuple, si le referendum est demandé par 30.000 citoyens au moins. L'article constitutionnel prévoit en effet expressément cette éventualité et exclut par conséquent toute possibilité de prendre des mesures de coordination par voie d'arrêté d'urgence.

Il semble donc que le nouvel article consti-

tutionnel devrait donner satisfaction à toutes les parties, en créant une situation claire et en contenant des garanties assurant aux principaux intéressés qu'ils pourront, lors de l'élaboration de la législation d'application, faire valoir démocratiquement leur influence. En réalité, la situation est plus complexe. C'est que, d'une part, l'article constitutionnel soumis au verdict du peuple et des cantons n'est pas un début, mais une étape de la politique des transports de la Confédération; la législation qui suivra s'éclaircira donc des mesures qui l'ont précédée. D'autre part, l'instauration en Suisse d'un régime de coopération des transports présente, malgré l'exiguïté du territoire, des difficultés qui ne se rencontrent pas dans des pays plus grands et plus centralisés.

2. — LA POLITIQUE DES TRANSPORTS ANTÉRIEURE A L'ARTICLE CONSTITUTIONNEL

Si le nouvel article constitutionnel rencontre aujourd'hui de la part des grandes organisations d'automobilistes (Automobile-club et Touring-club) une opposition farouche et résolue, il faut en rechercher la cause dans le malentendu qui est à l'origine de toute l'œuvre de la coordination des transports et remonte aux années 1930 et suivantes. Celle-ci fut, en effet, considérée d'abord comme un moyen d'assainir le chemin de fer. Il convient de remarquer que la concurrence de l'automobile n'a pas suivi une ligne de croissance constante, mais qu'elle a pris brusquement, après quelques années de lente évolution qui ont suivi la première guerre mondiale, une ampleur extraordinaire. Devant cet afflux d'autocars et de camions écrasant et grignotant leur trafic, les chemins de fer ont passé par un véritable affolement et ont voulu voir dans la concurrence de l'automobile la principale source de leurs déficits. On ne fit pas suffisamment la part de la crise économique qui, dans le monde entier, aboutit à une dépression générale. Il en est résulté entre le rail et la route un antagonisme qui a marqué toute la période subsé-

quente et qui causa, en 1935, l'échec de la loi de 1934 sur le partage du trafic, rejetée par le peuple à une forte majorité.

En réalité, cette première tentative de résoudre le problème contenait des principes intéressants et nombreux sont ceux qui, ayant naguère voté contre cette loi, reconnaissent aujourd'hui qu'elle représentait une solution dans l'ensemble fort acceptable. La loi de 1934 avait d'ailleurs été élaborée après entente entre le chemin de fer et les associations de transporteurs par route. C'est dire que les points de vue s'étaient déjà singulièrement rapprochés.

Après l'échec de 1935, les autorités s'attelèrent donc aux autres problèmes. Un premier projet d'assainissement des C. F. F. fut soumis aux Chambres en 1936. Il ne donna pas satisfaction. Un second projet, présenté au parlement en 1943, fut adopté en 1944 et accepté en votation populaire en janvier 1945. Ainsi tombe l'un des arguments invoqués en 1935. Mais, tandis que l'on procédait aux études préparatoires de l'assainissement des Chemins de fer fédéraux, d'autres questions surgirent, qu'il fallut aussi résoudre. Ce fut l'assainissement des chemins de fer privés, qui coûta à la Confédération 140 millions, sans compter les sacrifices des particuliers et des autres corporations de droit public. Cette action est également en voie d'achèvement.

Dans l'intervalle, le problème de la coordination des transports avait rebondi. Sous l'effet de la crise générale, la concurrence entre transporteurs routiers se faisait de plus en plus âpre (multiplicité des entreprises en dépit de tout besoin, gâchage des prix, etc...) C'est ce qui détermina le Conseil fédéral, après une enquête approfondie et sur la base d'une statistique du trafic routier, à soumettre aux Chambres un projet d'arrêté concernant le transport des personnes et des choses au moyen de véhicules automobiles, qui fut adopté par voie d'urgence en 1938. Ce fut le statut des transports automobiles (S. T. A.) instituant le régime des concessions pour tous les transports professionnels de personnes et de choses et subordonnant l'octroi de la concession à l'existence d'un besoin du trafic, et à la condition que le requérant garantisse, au point de vue personnel et financier, la sécurité et la capacité de son exploitation.

Cet arrêté présente un triple caractère : celui

d'être basé sur la clause d'urgence, celui d'avoir avant tout pour but la protection de la profession, et enfin celui d'être limité quant à la durée de validité. Il n'institue pas à proprement parler un régime de coordination, bien qu'il ait pour effet d'enrayer la pléthore des moyens de transport en trafic routier.

C'est afin de pallier à ces inconvénients et pour permettre l'établissement d'un régime de coordination durable et satisfaisant qu'une initiative fut lancée en 1938 pour l'introduction dans la constitution fédérale d'un article sur la coordination des transports. Ce projet reprenait l'idée de la loi de 1934 et réservait en principe au chemin de fer les transports à grande distance, sans toutefois préciser l'étendue de cette zone.

Le projet qui est soumis au vote du peuple et des cantons en février se présentait d'abord comme un contre-projet de l'initiative de 1938, dont le texte n'avait pas été retenu par les autorités fédérales. Celles-ci ont estimé, en effet que la restriction apportée aux transports routiers à grande distance par le projet de 1938 était excessive. En outre, élevant le débat, elles ont eu le grand mérite de prévoir la coordination de **tous** les moyens de transport, reconnaissant de cette manière que l'économie des transports forme un tout, dont les éléments doivent coopérer et se développer harmonieusement. Ainsi, l'antagonisme rail-route est dépassé, la nouvelle disposition présente un progrès marqué sur les projets antérieurs.

Aujourd'hui, le projet d'article constitutionnel élaboré par les Chambres est seul soumis au vote populaire, car l'initiative de 1938 a été retirée par son comité d'action.

3. — DIFFICULTÉS D'UNE SOLUTION

Il faut d'ailleurs reconnaître qu'il n'est pas facile, en Suisse, de résoudre le problème de la coordination des transports, notamment celui du partage du trafic entre le rail et la route. Ceci est dû à deux causes principales, l'une d'ordre géographique, l'autre d'ordre politique.

Difficultés géographiques. — Si l'on consulte, d'une part, la carte des chemins de fer, et d'autre part, la carte du réseau routier, ainsi que le tableau du recensement de la circulation routière établi à la suite de la statistique de 1936-37 par l'Union

suisse des professionnels de la route, on aperçoit sans peine les caractères spécifiques de notre trafic. La plus grande partie de celui-ci est concentrée sur le plateau suisse, entre le pied du Jura et les Préalpes. Les grandes lignes ferroviaires et le réseau routier le plus dense sont parallèles. Le grignotage et l'écrémage du trafic ferroviaire par le camion revêt par conséquent des formes particulièrement accentuées. De plus, routes et chemins de fer relient entre elles les principales villes, toutes situées sur le plateau. Les distances qui les séparent sont minimales, 30, 50, 70 ou 100 km. On comprend dès lors la difficulté extrême d'établir un système de zones, et de restreindre le trafic routier dans un certain rayon, sans mesures tracassières, sans exceptions nombreuses et compliquées. C'est d'ailleurs ce qu'avait reconnu le Conseil fédéral dans sa critique de l'initiative de 1938.

Difficulté politique. — Les cantons suisses sont souverains en matière fiscale. La Confédération n'a que les compétences fiscales qui lui sont expressément attribuées par la Constitution. Certes, durant la guerre, des dérogations nombreuses ont été apportées à ce régime, mais sous l'empire de circonstances extraordinaires, qui ont contraint le pouvoir central à rechercher les ressources destinées à couvrir les frais du service actif. Mais ce sont toujours les cantons qui perçoivent les taxes de circulation et les impôts sur les automobiles. Bien plus, il n'y a pas un seul régime fiscal en cette matière, mais il en existe autant qu'il y a de cantons. Chaque canton perçoit l'impôt sur des bases différentes. Tout essai d'unification a échoué jusqu'ici. Toute possibilité d'influencer par la voie fiscale la politique des transports est dès lors impossible.

En outre, les cantons sont souverains en matière de construction de routes. Ils sont propriétaires des routes. Il n'y a pas, comme en France, des routes nationales, mais uniquement des routes cantonales. Les cantons étant propriétaires des routes ne veulent pas renoncer aux ressources fiscales provenant de l'automobile, d'où cette seconde difficulté de pratiquer une politique coordonnée et méthodique en matière de construction routière.

Ce véritable puzzle géographique et politique est évidemment contraire à une saine rationalisation du trafic, mais il constitue pour les automo-

bilistes, nonobstant le désavantage de l'absence d'une construction méthodique du réseau routier, un avantage « stratégique » dont ils entendent bien se prévaloir le plus longtemps possible.

Cependant, le nouvel article constitutionnel n'aurait pour effet d'enlever aux cantons ni leur compétence en matière fiscale, ni leur souveraineté en matière de routes. A cet égard, les déclarations faites au parlement par le Conseil fédéral et les avis des juristes les plus autorisés sont concordants. Aucun doute n'est possible. La Confédération devra donc choisir d'autres voies pour instaurer un régime de coordination du trafic.

4. — NÉCESSITÉ DE LA COORDINATION DES TRANSPORTS

Il est cependant difficile de contester l'absolue nécessité, dans un pays techniquement aussi évolué que la Suisse, d'assurer un emploi rationnel et méthodique des différents moyens de transport.

Cette nécessité est évidemment d'ordre essentiellement économique. Les différents moyens de transport ne sont pas des facteurs de production. Ils sont destinés à permettre le déplacement des biens entre les régions de production et les régions de consommation, à faciliter les échanges commerciaux et à développer le tourisme. Ils sont des auxiliaires indispensables, mais non des instruments de la production. Ils ne contribuent pas directement à celle-ci, mais servent d'intermédiaires entre elle et le consommateur. L'économie publique ne saurait donc distraire du revenu et de la fortune nationaux que ce qui est absolument indispensable pour assurer le fonctionnement normal et régulier de l'appareil des transports du pays. Toute dépense qui aboutirait à une pléthore des moyens de transport est une dépense improductive, donc contraire à l'intérêt général. En revanche, lorsque le caractère indispensable d'un moyen de transport pour l'accomplissement de certaines tâches de l'économie publique a été reconnu, tout doit être mis en œuvre pour en garantir le parfait fonctionnement et l'adaptation aux progrès de la technique et aux exigences modernes du trafic.

Telle est en matière d'économie des transports, la théorie fondamentale, confirmée journalièrement par les faits. En somme, un pays moderne n'est pas autre chose qu'une vaste entreprise que l'on

s'efforce de rationaliser le plus possible afin d'accroître son rendement et d'augmenter la prospérité commune. Or, aucun chef d'entreprise n'admettrait l'emploi simultané, pour l'exécution d'un même ordre, de deux machines coûteuses, exigeant l'investissement de gros capitaux lorsqu'une seule machine suffit à faire le travail. La théorie que nous avons exposée plus haut implique donc un **partage fonctionnel** du trafic, chaque moyen de transport étant utilisé à plein et avec l'efficacité maximum pour les tâches auxquelles il est plus spécialement préparé. Dès lors, la théorie des automobilistes prétendant que le développement constant des moyens de transport crée du trafic nouveau est radicalement fautive, contraire à toute logique et surtout contraire aux faits les plus évidents. Un accroissement démesuré de l'appareil technique servant aux transports n'aboutit qu'à multiplier des branches gourmandes de l'économie, comme dans une entreprise la création de services qui ne sont pas strictement indispensables augmente sans contre-partie les frais généraux.

L'application de ces principes a déjà été commencée en France à la suite du décret-loi du 31 août 1937. En 1939, 9.717 km. de lignes de chemin de fer avaient été fermées totalement au service des voyageurs; de plus, sur 4.907 km. de grandes lignes, les trains omnibus étaient supprimés en totalité ou en partie et remplacés par des services routiers. En contre-partie, 7.000 km. environ de lignes d'autocars concurrençant les artères principales de la voie ferrée étaient supprimés. L'économie réalisée par la S. N. C. F. était de l'ordre de 400 millions par an (1) : répartition fonctionnelle du trafic.

En Suisse, le problème se pose d'une façon identique. Reconnaît-on que du point de vue économique et financier une ligne de chemin de fer doit être remplacée par l'automobile, aucune considération sentimentale ne devrait empêcher cette solution. Reconnaît-on, en revanche, qu'une ligne ferrée doit être maintenue parce qu'une exploitation d'automobiles ne rendrait pas les mêmes services, elle doit être alors perfectionnée, modernisée et adaptée aux besoins modernes à tout prix, avec l'aide, s'il le faut, de la collectivité, de qui implique, le cas échéant, une transformation ces principes actuels du financement des construc-

tions de chemin de fer et des acquisitions de matériel roulant. Les mêmes considérations devraient valoir pour les services d'automobiles d'intérêt général. Dans ces conditions, la règle actuelle voulant que les chemins de fer d'intérêt général doivent pouvoir se suffire à eux-mêmes (Selbsterhaltung) ne résiste pas à l'examen.

5. — PARTAGE FONCTIONNEL DU TRAFIC

De nombreux indices nous montrent d'ailleurs que c'est bien dans la voie du partage fonctionnel du trafic, avantageux pour le chemin de fer et l'automobile, que les autorités entendent désormais s'engager.

Au cours de l'action d'aide aux chemins de fer privés, le **remplacement de lignes secondaires** est soigneusement examiné. Cette éventualité est notamment envisagée pour les petits chemins de fer de l'Oberland zurichois et pour ceux du Bas-Valais. La question est également à l'étude pour le chemin de fer Stansstad-Engelberg, et pour d'autres lignes encore. Néanmoins, il convient de ne pas se bercer d'illusions. Il est exclu que cette action prenne chez nous l'envergure qui lui a été donnée en France. Il suffit de songer que de nombreuses lignes secondaires assurent d'importants transports d'ouvriers et d'écoliers qui ne pourraient payer les tarifs plus élevés des services d'automobiles. Le problème revêt souvent un aspect social très marqué, qui accentue le caractère de service public du chemin de fer. Dans d'autres cas, les lignes secondaires assurent un service de pointe considérable. Le chemin de fer Engelberg-Stansstad, par exemple, doit transporter certains dimanches jusqu'à 2.000 touristes et skieurs dans l'espace de deux heures sur une distance de 23 km. et une différence d'altitude de 600 mètres. Un service d'automobiles nécessiterait un parc de véhicules considérable, immobilisé le reste de la semaine.

Dans le **service des marchandises**, les perspectives semblent plus favorables. Actuellement, pour libérer des wagons, un vaste essai est entrepris à Berne et dans les environs par les Chemins de fer fédéraux depuis le 8 novembre 1945. Il consiste à faire exécuter par des trains routiers appartenant à des entreprises privées le service de grande

(1) René Bourgeois. — L'exploitation commerciale des chemins de fer français. Paris, Eyrolles, 1945, p. 116.

vitesse et celui des expéditions partielles sur les lignes Berne-Bienne, Berne-Berthoud, Berne-Konolfingen, Berne-Thoune et Berne-Kiesen. Il est probable que, à l'avenir, cette tentative de faire collaborer étroitement le chemin de fer et le camion à l'exécution des transports publics prendra des formes durables. La question est avant tout financière. Mais la nécessité de doter l'armée d'un parc de camions beaucoup plus considérable que par le passé imposera sans doute une solution de cette nature.

Ces quelques indications montrent que la coordination des transports prendra désormais un caractère de véritable coopération, faisant peu à peu disparaître l'antagonisme passé et préparant la voie à une législation raisonnable et satisfaisante pour tous. Les bases psychologiques de cette coordination sont transformées et se présentent aujourd'hui sous un autre jour. Il dépend beaucoup des automobilistes eux-mêmes que cette heureuse évolution suive son cours et s'accroisse encore. Au contraire, il serait à craindre que, si l'article constitutionnel était rejeté, il fasse place à un esprit de lutte et de rivalité nuisible à la communauté.

Le partage fonctionnel du trafic, tel qu'il est esquissé déjà dans les tentatives actuelles, a son fondement naturel dans le caractère spécifique de chaque moyen de transport. Le chemin de fer et l'automobile ont chacun leurs avantages. Le chemin de fer est incontestablement supérieur pour les transports de personnes et de marchandises à grande distance, pour les transports par wagons complets, pour les transports en commun de grandes quantités de personnes, pour le trafic de pointe, pour les transports d'abonnés (ouvriers et écoliers). L'automobile est le complément indispensable du chemin de fer pour les transports d'expéditions partielles, pour le service de ramassage, pour les transports dans les régions non desservies par la voie ferrée; elle présente de grands avantages pour certains transports spéciaux (par exemple déménagements), pour certains transports de marchandises en petite zone, pour l'exercice de certaines professions, qui suppose un rayonnement local. Le partage fonctionnel du trafic est donc la forme naturelle de la coordination des transports.

Chaque moyen de transport doit être utilisé selon ses avantages, mais alors il doit pouvoir être

utilisé au maximum. Pour cela, il faut lui assurer dans son domaine le volume de trafic qui en assure la rentabilité et lui permette en même temps de porter son équipement au plus haut point de perfectionnement. La coordination des transports n'est donc pas contraire au progrès technique, comme le craignent les automobilistes. Elle le postule et l'encourage.

6. — LA CONCURRENCE

Considéré sous cet aspect du partage fonctionnel du trafic, le problème de la concurrence perd de son âpreté. Il fait place à des questions d'organisation et de financement, ainsi qu'à une salutaire **émulation de tous les moyens de transport**, chacun cherchant, dans son domaine, à diminuer le prix de revient. En définitive, la question du prix du transport, si importante pour l'économie nationale, dépend donc d'une judicieuse répartition du trafic, permettant de diminuer le prix de revient de chaque élément de celui-ci. Présentée sous cet aspect, la coordination des transports peut se réaliser sans être trop entravée par les difficultés d'ordre géographique et politique que nous avons signalées plus haut.

En revanche, le **concurrence** subsistera toujours **entre transporteurs routiers**, nécessitant un **statut de la profession**. Voilà pourquoi le système de la concession institué par le Statut des transports automobiles, à titre provisoire et par voie d'arrêté d'urgence, devra subsister sous une forme ou sous une autre. Disposant déjà d'un organe professionnel, la T. A. G. ou Fiduciaire des transports automobiles, dans laquelle se trouvent représentées toutes les organisations de transporteurs professionnels, il a fonctionné jusqu'ici, croyons-nous, à la satisfaction de la grande majorité des intéressés, en contribuant à assainir la branche, à asseoir les bases économiques et financières des entreprises, à diminuer le gâchage des prix. Dès lors, il est probable que la législation d'application reprendra en premier lieu cette formule, si les principes d'un partage fonctionnel du trafic ne peuvent pas être tous fixés au cours d'une première étape.

7. — CONCLUSIONS

Considéré à la lumière de ces principes et en faisant abstraction de toute rivalité surannée et

nuisible entre le rail et la route, l'article constitutionnel, tel qu'il a été formulé par les Chambres, représente la seule formule raisonnable. Il souligne nettement le but d'une coordination des transports qui doit être conforme à l'intérêt général, lequel doit représenter une synthèse des intérêts de l'économie publique et de la défense nationale. Il est le seul qui permette un développement harmonieux et méthodique du trafic, destiné à accroître la prospérité générale et à permettre au pays de s'élever à un degré supérieur de civilisation. La politique des transports n'est pas un but en soi, mais un moyen. L'expérience de la guerre a montré combien **tous** les moyens de transport — pas **seulement** le chemin de fer, ni **seulement** l'automobile, comme on l'entend dire souvent par les partisans trop exclusifs de l'un ou de l'autre — étaient indispensables, combien la carence de l'un ou de l'autre affectait l'économie, la reprise des affaires, la réorganisation du continent et du monde entier. Ce serait bien mal tirer la

leçon des événements que de refuser le fondement juridique sans lequel il ne serait pas possible d'envisager un régime des transports sain et durable. A vouloir se contenter plus longtemps de mesures fragmentaires et d'expédients, on dessert l'économie nationale sans pour autant défendre sagement les intérêts particuliers. L'argument des adversaires du projet consistant à rejeter celui-ci parce que les autorités n'ont pas présenté simultanément la législation d'application n'est pas pertinent. Depuis bientôt dix ans, on discute un projet d'article constitutionnel. Depuis bientôt dix ans, le problème constitutionnel met par conséquent obstacle à l'étude d'un projet de législation durable. Comment veut-on que celui-ci soit préparé, si les autorités ne peuvent tabler sur une base constitutionnelle solide, leur indiquant la voie à suivre. Tant que celle-ci ne leur sera pas donnée, la possibilité de pratiquer une politique des transports véritablement cohérente est compromise.

Georges DREYER.

L'ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

On nous écrit :

« La « Revue économique franco-suisse » d'octobre 1945 a publié un article documenté sur cette question. Il y a lieu de considérer que du point de vue franco-suisse, les électrifications projetées et en particulier celle de la ligne Paris-Dijon-Lyon, permettent d'envisager des perspectives fort intéressantes. L'article en question y fait d'ailleurs allusion.

« L'électrification d'un tronçon supplémentaire très court de Dijon à Pontarlier, soit 139 km. 3 (plus 24 km. de Frasne à Vallorbe. *Réd.*), apporterait un perfectionnement important à l'ensemble du réseau. Les lignes électrifiées françaises seraient ainsi raccordées au réseau électrifié suisse par Vallorbe et les Verrières.

« D'autre part, comme les réseaux italiens qui ne sont pas encore électrifiés sont aussi sur le point de l'être, on pourrait, dans un avenir très

proche, s'attendre à pouvoir utiliser la traction électrique sans interruption de Paris à Milan, Bologne, Rome ou même Bologne-Brindisi. »

Sans méconnaître le fait qu'il est illusoire de vouloir raccorder techniquement un réseau triphasé et un réseau monophasé, nous ne pouvons que nous associer aux remarques formulées par notre correspondant. L'observation de la carte reproduite à la page 191 de notre numéro d'octobre fait ressortir avec évidence l'isolement dans lequel se trouve plongé le réseau suisse d'après le plan français d'électrification. La liaison avec l'Italie, considérablement plus courte par le Simplon, se trouve ainsi grevée d'une lourde hypothèque : l'exploitation à la vapeur d'une section de quelque 150 km.

Nous formons le vœu que ce court tronçon puisse être inscrit par la Société nationale des chemins de fer français dans son programme décennal d'électrification.