

L'électrification du réseau de la Société nationale des chemins de fer français

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

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

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888723>

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.

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.