Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 26 (1946)
Heft: 1

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

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888723

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

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.