

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 64 (1984)
Heft: 1

Artikel: Les relations ferroviaires franco-suissees. Partie II, Considérés dans les rapports multilatéraux et dans le trafic bilatéral : survol actuel et réflexions prospectives
Autor: Bauer, Gérard F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887320>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

Les relations ferroviaires franco-suisse

II^e Partie

*Considérés dans les rapports multilatéraux et dans le trafic bilatéral :
Survол actuel et réflexions prospectives (*)*

Dans la relation succincte des événements contemporains survenus dans l'évolution des relations ferroviaires européennes en général, des relations franco-suisse dans ce secteur, en recourant aux quelques projections dans un avenir plus ou moins proche, nous tenterons de démontrer ce que nous avançons dans la I^{re} partie de cet article, c'est à savoir que la définition et la mise en œuvre d'une politique de communication, en l'espèce du chemin de fer, qui n'est pas insérée dans un concept économique plus large, qui ne repose pas sur une connaissance de l'histoire des communications bilatérales et européennes des XIX^e et XX^e siècles, qui ne prend pas en compte dans le même temps les constantes qui caractérisent les deux pays voisins, la France et la Suisse, et les variables qu'introduisent dans les relations générales et spécifiques les facteurs politiques, économiques et techniques dans leur mouvance, n'en est réellement pas une ! Tout comportement contraire s'apparente à une pure et simple gestion des affaires courantes, dont la nécessité et l'importance sont évidentes, mais dont l'insuffisance, à notre époque en particulier et dans tous les secteurs d'activités publics et privés, s'impose tous les jours à notre attention.

Dans le cours du XIX^e siècle et du XX^e siècle jusqu'à l'issue du second conflit mondial [1939-1945]

Les chemins de fer, durant la deuxième moitié du XIX^e siècle, ont compté au nombre des artisans les plus efficaces de l'intégration politique et économique d'un bon nombre des États modernes européens, notamment du Reich allemand, du Royaume d'Italie, de la Confédération suisse fondée sur les constitutions de 1848 et 1874. La construction du réseau ferroviaire autrichien a représenté un des efforts – à lui seul, insuffisant – les plus méritoires pour assurer la survie de l'Autriche-Hongrie dans l'Europe d'avant 1914.

Cette politique ferroviaire, loin de se développer uniquement à l'intérieur des territoires et des souverainetés nationales, a comporté, dans le même temps, la mise en relation – économi-

quement et techniquement parlant – des réseaux nationaux et la création des premières transversales ferroviaires européennes. A la suite des conflits armés de 1914 et de 1939 et de leurs conséquences, ces axes ferroviaires intereuropéens, pour plusieurs d'entre eux, ont disparu ou ont été remis en question.

Ce n'est donc pas sans peine qu'ils ont survécu ou qu'ils ont été rétablis dans une Europe transformée, telle qu'elle est ressortie du second conflit mondial et à la recherche d'un nouvel équilibre politique et économique.

Il n'est pas davantage surprenant de constater que la politique ferroviaire, conduite par les États et les régies nationales, au cours des décennies tourmentées de 1914 à 1945, ont été, contrairement à celles mises en œuvre précédemment, inspirées de considération ou autarciques ou stratégiques (*).

(*) Cf. en particulier, Wolf Wolfgang Meyer : « Die Eisenbahnen in Europa – Ein Faktor der Integration ? » List Forum, vol. 12 (1983-1984), cahier 3, pages 193 ss.

L'après deuxième conflit mondial [1945]

Sur le plan multilatéral et en général

La reconstruction des réseaux de chemins de fer, en grande partie sinistrés, des États belligérants européens compte au nombre des performances de la reconstruction européenne des années 1948-1951.

Elle s'est, en particulier, caractérisée par l'amélioration de l'efficacité du chemin de fer, notamment par son électrification, encore qu'il faille regretter qu'elle se soit réalisée, sans nécessité démontrée, selon des techniques différentes, contrairement aux améliorations apportées à l'exploitation du chemin de fer dans la période d'avant 1914.

Cela étant, on peut se demander pourquoi le chemin de fer, instrument d'intégration nationale et de connexion internationale au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, n'a plus été un promoteur de relations intra-européennes

(*) 1^{re} partie « Survол rétrospectif », Revue économique franco-suisse, N^o 3/83, pages 23 à 27.

dans les décennies qui ont suivi et ne l'est aujourd'hui que timidement.

Les bouleversements des deux conflits armés et leurs séquelles suffisent-ils à expliquer cette prudence, cette réserve des États européens et de leurs régies nationales ?

Sans pouvoir approfondir les raisons d'un tel état de choses, avançons que les réflexes psychologiques des États européens ex-belligérants, si importants qu'ils aient été dans les années de l'immédiat après-guerre, ne l'expliquent pas à eux seuls.

Il en est ainsi, en particulier, des États qui se sont liés successivement au sein de la Communauté européenne du charbon et de l'acier [C.E.C.A.], de la Communauté économique européenne [C.E.E.] (*).

La politique ferroviaire n'a été conçue, ni mise en œuvre dans les trente dernières années par le plus grand nombre des États de l'Europe occidentale et de leurs régies nationales, comme celle d'une entreprise avec ses objectifs et ses règles de gestion propres ou comme l'un des instruments de la politique économique générale interne et externe des États nationaux.

En particulier

A l'échelon des sociétés nationales des chemins de fer

Ce n'est pas à dire que les sociétés nationales des chemins de fer, dans les limites de la législation nationale s'entend, aient manqué d'esprit d'initiative, en particulier dans les rapports intereuropéens.

Il suffit de rappeler les efforts et les réalisations de l'Union internationale des chemins de fer [U.T.C.] dans les secteurs techniques en particulier, le lancement par les sociétés nationales des premières communications rapides européennes, les T.E.E., la création, par lesdits réseaux, d'Eurofina, entre autres exemples.

Si les années qui ont suivi ont été marquées par des progrès non négligeables dans le confort, la sécurité et la vitesse des transports ferroviaires, elles n'ont pas, en revanche, été caractérisées comme leurs devancières, par des initiatives audacieuses, sortant des opérations de gestion, dans les rap-

(*) Wolfgang Meyer: *Op. cit. Chapitre I: « Eisenbahnen im Dienst von Nationalstaaten »*; II « Auch in den Europäischen Gemeinschaften Vorrang für nationale Verkehrspolitik »; III « Integration auf den Strassen statt auf der Schiene »; pages 194-199.

ports bilatéraux et multilatéraux européens, en dépit d'une prospérité économique restaurée et sans égale.

Cette situation, dans une certaine mesure, n'explique-t-elle, n'a-t-elle pas favorisé le déplacement du trafic du rail à la route (**)?

Une réflexion des actions communes, des réseaux limitrophes, n'auraient-ils pas permis, en temps utile, de mettre en œuvre des moyens techniques, des modes de gestion, un marketing, qui auraient tout au moins limité cette hémorragie du trafic marchandise au profit de la route avec les conséquences financières et l'environnement que l'on sait (**)?

Au niveau des organisations étatiques européennes

Les années 1950 ont vu naître des institutions politico-économiques européennes de composition géographique différente, exclusivement consacrées aux transports ou dotées partiellement de compétence dans ce secteur.

Mentionnons la Conférence européenne des Ministres des transports [CEMT], réunissant l'ensemble des États européens, la Communauté européenne du charbon et de l'acier [CECA], absorbée aujourd'hui par la Communauté économique européenne [CEE].

Tandis que la Haute Autorité de la CECA disposait de pouvoirs concomitants à ceux des six États sur les transports de charbon et d'acier, la CEE n'est aujourd'hui pas en mesure d'intervenir dans le domaine de la politique des communications, conformément aux articles 3 et 74 du Traité de Rome, qu'avec l'approbation de tous les États membres [article 75, § 3]. Par voie de conséquence, et nonobstant les objectifs d'intégration assignés par le Traité de Rome à la CEE, les législations nationales des États membres en matière de communication l'emportent sur le droit et les compétences communautaires.

Néanmoins, la CEE n'est pas restée inactive, suivant partiellement les propositions de la Commission européenne.

C'est ainsi que le Conseil des Ministres s'est efforcé de mettre fin, dans les années 1960, aux distorsions de concurrence entre le rail et les autres moyens de transport. Au surplus, la Communauté européenne, avec le concours de ses Instituts financiers, a financé plusieurs projets dans le domaine des infrastructures de transport, consistant dans l'amélioration des équipements actuels, ou dans la réalisation de nouvelles infrastructures de transport, jugées utiles à l'échelle de l'Europe.

C'est ainsi que la Communauté s'intéresse aux traversées de l'Arc alpin et aux liaisons – concernant aussi des États tiers – avec l'Italie et la Grèce par l'Autriche et la Yougoslavie.

Cette action, que la Communauté entend poursuivre en faveur des transports par air, rail, voie navigable et route, peut, dans ses développements futurs, intéresser la Suisse (*).

La Suisse et les institutions européennes

En particulier, l'accord tarifaire pour les transports de charbon et d'acier en transit par le territoire suisse, du 28 juillet 1956.

Cet accord a été le résultat de la première négociation que la Suisse a ouverte avec une « communauté » européenne, la Communauté européenne du charbon et de l'acier [CECA] et ses États membres à l'initiative de sa Haute Autorité!

Il s'est agi de négocier et d'introduire, nonobstant la non-appartenance de la Suisse à la CECA, des tarifs directs internationaux pour le transport de charbon et d'acier dans le trafic Nord-Sud, par la Suisse [via le St-Gotthard et le BLS], afin de maintenir le volume de trafic s'écoulant par les lignes précitées sans qu'il y soit porté atteinte par des mesures tarifaires unilatérales prises par les administrations ferroviaires des États membres de la CECA.

(*) En 1982, la Communauté a consacré 10 millions d'Écus à la gare de triage et de dédouanement de Domodossola [Italie].

(*) Wolfgang Meyer: *Op. cit. Statistique de transport de marchandise entre la R.F.A. et ses partenaires économiques européens, selon le Ministère des transports de la R.F.A. (En millions de tonnes).*

	1960	1965	1970	1975	1980
Chemins de fer	52,3	55,3	68,8	56,6	66,4
Trafic routier	11,7	24,3	41,4	70,6	106,7

(**) Les administrations nationales des P.T.T. ne sont-elles pas engagées aujourd'hui dans un processus analogue? La session du 19 janvier 1984, de la Conférence européenne des P.T.T. ne l'annonce-t-elle pas?

Cet accord, toujours en vigueur, a atteint les objectifs que les parties contractantes lui avaient assignés, assurant l'intérêt des économies des États membres de la CECA, aujourd'hui de la CEE, et de la Suisse, l'utilisation rationnelle de la capacité et de l'efficacité d'exploitation des traversées alpines suisses.

La Suisse et ses rapports ferroviaires sur le plan bilatéral

Les relations ferroviaires franco-suisse aujourd'hui

L'accord conclu le 11 mai 1954 et entré en vigueur le 22 octobre de la même année (*) entre la Confédération suisse et la République française, relatif à l'électrification de certaines lignes de chemins de fer français, accédant à la Suisse, non seulement a prévu l'octroi par la Confédération à la France d'un crédit de 250 millions de francs suisses en vue de financer l'électrification des lignes de chemins de fer français conduisant en Suisse, soit celle de Reding-Strasbourg-Bâle et celles de Dijon-Vallorbe et de Frasné-Les Verrières [Suisse], mais il comporte aussi l'engagement des deux Gouvernements de « prendre toutes mesures propres à développer le trafic ferroviaire entre les deux Pays et le trafic de transit par les points frontières prévus à cet effet » d'une manière non discriminatoire en matière de trafic ou de formalités de contrôle quel que soit le point frontière (**).

C'est à juste titre que les Autorités suisses, les CFF et le BLS se sont préoccupés de l'électrification des lignes françaises ouest d'accès à la Suisse. En effet, si nos partenaires français attachaient une grande importance à l'électrification de la ligne de la rive gauche du Rhin - celle, allemande, de la rive droite du Rhin ayant été décidée en 1952 par un accord germano-suisse -, ils ne manifestaient en revanche qu'un faible intérêt à l'égard de l'électrification des lignes Dijon-Vallorbe et Frasné-Les Verrières.

Il s'agissait, en effet, pour la Suisse d'obtenir l'introduction de l'unité de traction sur la ligne de transit du Simplon et sur celle conduisant au Loetschberg-Simplon, ainsi que cela était le cas pour le parcours italo-autrichien du Brenner et celui italo-français du Mont-Cenis et en prévision

(*) Feuille fédérale 1954, I, 973.

(**) Cf. article 5 dudit accord : les points frontières ne seront soumis en aucun cas à un régime moins favorable que celui appliqué à ses autres points frontières par chacun des deux pays ; les deux gouvernements s'abstiendront de toute mesure discriminatoire, notamment en ce qui concerne les formalités de contrôle.

de l'extension de l'électrification aux réseaux du Nord de la France, de la Belgique et des Pays-Bas (*).

Aux termes des articles 7 et 8 d'une convention d'application conclue entre les Chemins de fer fédéraux et la Société nationale des chemins de fer français, les deux compagnies se sont engagées à prendre toutes les mesures appropriées afin de promouvoir le trafic entre les deux Pays et le transit par les points frontières prévus à cet effet. Une commission mixte fut chargée de l'application de ladite convention.

Quels furent les effets concrets de l'accord intergouvernemental et de la convention ferroviaire franco-suisse sur le trafic bilatéral et de transit ?

La réalisation de l'électrification des lignes d'accès français au réseau des CFF et du BLS fut leur principal résultat.

Quant au trafic lui-même, voyageurs et marchandises, s'il a évolué d'une manière relativement satisfaisante quant à l'accès à Bâle et au point frontière de Vallorbe, il n'en a pas été de même pour les points frontières de Pontarlier-Les Verrières et de Delle-Porrentruy (**), pour ne pas parler des communications Lyon-Genève.

A la gestion centralisatrice déclarée et conséquente de la SNCF, que ledit Message du Conseil fédéral soulignait, n'ont pas répondu de notre part des conceptions ou des solutions inspirées de nos « attitudes fédéralistes » et tenant compte des différents courants suisses de trafic (**).

Les accords interétatiques, multilatéral de Luxembourg de 1956, franco-suisse de 1954, à la lumière de leurs dispositions contractuelles et des intérêts des parties contractantes, attestent à la fois les relations concurrentielles des divers courants de trafic Nord-Sud empruntant les territoires suisse et français, et la volonté des États signataires, compte tenu de cette situation, d'établir des régimes de compromis limités.

C'est ainsi qu'au doublement de la ligne de transit Nord-Sud du Loetsch-

(*) Cf. message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale, du 4 juin 1954. Cf. la résolution de la délégation internationale du Simplon, du 17 octobre 1952, dans le même sens.

(**) Le message du Conseil fédéral, du 4 juin 1954, se borne à dire à son sujet que le trafic était plus faible que celui de la ligne de Dijon-Vallorbe, la question de son électrification ne se posera que lorsque la ligne SNCF Mulhouse-Paris le sera.

(***) La coexistence des deux compagnies de chemins de fer, CFF et BLS n'y a pas été complètement étrangère.

La pleine utilisation de l'atout que représentera l'achèvement du doublement du BLS du point de vue de la capacité d'acheminement du trafic en direction ou en provenance du Simplon, vis-à-vis des lignes concurrentes étrangères, impliquera une coordination des politiques d'exploitation des CFF et du BLS.

berg-Simplon allant améliorer sensiblement la fluidité du trafic marchandises, à l'édification de la nouvelle gare internationale de triage de Domodossola, au renouvellement des voies principales et des lignes de contact entre Domodossola et Iselle, correspond la modernisation entreprise énergiquement sur les parcours français et italien de la ligne concurrente du Mont-Cenis [doublement progressif des voies, construction de quatre tunnels, sur territoire italien].

La ligne Turin-Modane est donc en voie de devenir une artère internationale de grand débit pour le trafic franco-italien.

Quant au trafic-voyageurs de nuit, les voyageurs Paris-Milan sont aujourd'hui acheminés par le Mont-Cenis, tandis que l'itinéraire du Simplon conserve aujourd'hui les relations Paris-Florence et Paris-Venise.

Le trafic-voyageurs de jour, Paris-Vallorbe-Lausanne, bénéficie depuis le 22 janvier 1984 de quatre voies quotidiennes de trains à grande vitesse [TGV]. Le parcours par le Simplon avec communication à Lausanne pour Milan s'en trouvera sensiblement accéléré.

Correspondant à cette amélioration sur la ligne du Simplon, il n'est pas exclu que dans un avenir plus ou moins proche, la SNCF disposant du matériel TGV, ne convienne avec les chemins de fer italiens d'une relation TGV, de bout en bout, Paris-Milan par Modane (*).

La réalisation d'une conception ferroviaire aussi audacieuse que le TGV, le lancement d'un matériel aussi novateur et si performant, n'a pas laissé de susciter, tout d'abord, surprise et scepticisme en Suisse. Aussi bien la mise en circulation des TGV sur les lignes d'accès français en Suisse, soit Genève et Lausanne, paraît avoir été jusqu'ici bien davantage l'expression d'une « approche pragmatique » et successive que la réalisation d'un plan concerté à l'avance entre les administrations ferroviaires françaises et suisses en vue d'une utilisation optimale de ce matériel, compte tenu de sa rentabilité et des conditions d'exploitation respectives des réseaux français et suisses.

C'est ainsi que l'itinéraire Paris-Neuchâtel-Berne y a été ajouté tout au moins partiellement, avec le concours d'un TEE Frasné-Berne, sur l'insistance des milieux politiques et économiques des régions transfrontalières.

Sur un autre point frontière, celui de Delle-Belfort, les conceptions et les

(*) L'itinéraire Paris-Modane-Turin-Bologne-Florence disposerait aujourd'hui de 650 km de voies à grande vitesse, soit environ 45 % de son parcours total.

intérêts quant au type d'exploitation demeurent divergents et s'opposent, entérinant ainsi un statu quo jugé insuffisant par les Autorités et organisations économiques régionales.

Réflexions au sujet de l'avenir des relations ferroviaires franco-suisse

Traitant des implications internationales sur la politique des transports en général, le rapport final de la Commission fédérale de la conception globale des transports à l'intention du Conseil fédéral déclare : « Le statut géographique de la Suisse et les données économiques font que notre pays ne dispose, au niveau international, que d'une marge de manœuvre étroite, mais non négligeable, pour agir sur les transports dans une Europe en cours d'intégration. Cela se vérifie aussi bien dans le cas de la mise en place des liaisons de trafic avec l'étranger qu'en ce qui concerne l'attitude des étrangers dans le trafic helvétique » (*).

Cette appréciation de la situation, à laquelle nous ne pouvons nous rallier, doit, vu précisément les limites de notre « marge de manœuvre », nous inciter en temps opportun à déceler, étudier les facteurs de mutation de tous ordres qui exerceront à l'avenir une influence – susceptible d'être positive ou négative – sur la nature, le volume, l'orientation des trafics ferroviaires, voyageurs et marchandises et, en particulier pour la Suisse, sur les itinéraires de transit.

Nous nous bornerons à mentionner quelques facteurs de mutation, qui nous seront favorables ou défavorables selon qu'on les appréhendera, qu'on y parera, ou qu'on les exploitera pendant qu'il est temps.

A défaut de la construction des « nouvelles transversales ferroviaires », préconisées par le rapport CGST, du percement de nouvelles traversées alpines par le Gotthard ou par le Simplon, les chemins de fer suisses poursuivent leur perfectionnement en matériel, en services.

Qu'en sera-t-il en Europe, en particulier dans les Pays limitrophes ?

A l'instigation des États nationaux, d'entités interrégionales, existantes ou en devenir, de la Communauté économique européenne disposant de ses institutions financières, des voies de communication sont en cours d'amélioration substantielle ou seront créées de toutes pièces. Citons le canal du Rhin au Danube, la modernisation du canal français du Rhône au Rhin, le tunnel de la Manche – qui pourrait être

(*) Cf. le rapport « conception globale suisse des transports [CGST] » Berne, décembre 1977, pages 59-60.

par excellence, l'une des réalisations d'une communauté européenne cohérente et volitive –, l'accroissement ou le perfectionnement des communications routières et ferroviaires de l'Europe occidentale en direction du bassin adriatique ou de la Mer Égée.

L'élargissement géographique de la Communauté économique européenne par son extension à l'Espagne et au Portugal, embrassant l'ensemble des parties occidentale et médiane du bassin méditerranéen, aujourd'hui à l'ordre du jour, mérite d'ores et déjà notre attention.

Sa réalisation progressive entraînera des mutations importantes non seulement dans le réseau général des relations économiques intra-européennes, par voie de conséquence dans le tissu des rapports économiques de la Suisse avec lesdits Pays, mais du même coup dans le trafic routier et ferroviaire principalement.

Les flux d'échanges Nord-Sud et Sud-Nord, nouveaux, accrus ou modifiés, entre les États membres de la CEE pour la plupart hautement industrialisés, et l'Espagne, le Portugal et la Grèce en voie de développement industriel plus ou moins prononcé, susciteront des changements dans la nature, le volume et l'orientation du trafic.

Dans la direction Nord-Est - Sud-Ouest de l'Europe, la Suisse, dans sa partie occidentale, pourrait être touchée. Des compétitions nouvelles pourraient donc surgir entre une ligne de transit suisse empruntant la Suisse romande et les voies de chemins de fer de la France limitrophe.

Un facteur de mutation, au nombre de plusieurs autres, doit retenir notre observation : il s'agit de l'affaiblissement continu des industries lourdes en Europe, des répercussions sensibles qu'il exerce sur le volume et l'orientation des trafics ferroviaires.

L'importance croissante, en revanche, que prennent les industries légères dispensatrices de produits de haute valeur, impliquera une modification des conditions de transport et de la nature de leurs prestations.

Cette évolution concerne, en particulier, le trafic de transit qui, traditionnellement, s'est écoulé par la Suisse.

Conclusion

Les facteurs de mutation et d'autres qui viendront s'y ajouter dans le cours du temps ne manqueront pas d'exercer

une influence sur les relations ferroviaires franco-suisse, bilatérales et de transit, telles qu'elles ont fonctionné depuis la fin du second conflit mondial.

Tandis que les uns entraîneront une concurrence accrue entre les itinéraires plus ou moins parallèles des réseaux ferroviaires français et suisses, d'autres facteurs inciteront les administrations ferroviaires françaises et suisses à convenir d'une répartition rationnelle du trafic, voire à s'associer dans des actions concrètes en vue de réalisations jugées d'intérêt commun.

De telles attitudes, de telles entreprises, exigeront de nos administrations et de nos compagnies ferroviaires qu'elles sachent toujours davantage concilier à l'avenir les conditions optimales de gestion des réseaux, la volonté de novation dans le choix des matériels, dans la multiplicité de services, l'ouverture à des collaborations internationales d'envergure, telles que la fin du XIX^e siècle et le XX^e siècle les avaient multipliées, que les deux guerres européennes et mondiales ont stérilisées.

C'est à ce prix que la voie ferrée assumera sa fonction économique, face aux moyens de transport coexistants, au sein des économies nationales et dans les rapports intereuropéens d'interdépendance croissante.

Il importera que les Gouvernements, à leur tour, et comme les Gouvernements français et suisse l'ont fait dans le passé (*), soient conscients que la politique des communications, celle du chemin de fer dans son rôle particulier de transporteur international, est non seulement une entreprise nationale, mais fait bien partie intégrante de la politique économique extérieure du Pays.

(*) Cf. la partie I de l'article, relatant brièvement l'histoire des relations ferroviaires franco-suisse.

Le numéro 3/1983 de la Revue Économique Franco-Suisse, dans lequel a paru la première partie de cet article (survol rétrospectif) est encore disponible.

Les lecteurs qui souhaiteraient en obtenir un exemplaire, peuvent le commander.

1) en France :

*Après du Service des Publications de la Chambre de Commerce Suisse en France, 16, avenue de l'Opéra, 75001 Paris.
Tél. : (1) 296-14-17 - FF 30.*

2) en Suisse :

Après des Librairies Payot, SFR 15.