

L'heure d'été.

Motifs qui ont amené la Hollande à prendre une position à part,

par M. H. E. VERSCHOOR,

Chemins de fer néerlandais.

En Europe l'heure d'été existe entre autres en Grande-Bretagne, en France, en Belgique et en Hollande. La date finale de ce changement d'heure est la même dans les quatre pays en question, mais à l'égard de l'introduction il y a une divergence regrettable et actuellement la situation est telle qu'il y a trois dates initiales différentes, savoir celle de la Grande-Bretagne, celle de la France et de la Belgique (qui a adopté la formule française) et celle de la Hollande. Pour le *Continent* — et c'est là surtout qu'en vue de nos horaires une introduction simultanée serait très désirable — il n'y a donc que la Hollande qui occupe sous ce rapport une position à part et à plusieurs reprises on a demandé quels motifs pourraient avoir amené la Hollande à ne pas se joindre à la France et à la Belgique.

Afin de fixer les idées nous rappellerons que l'horaire annuel des chemins de fer en Europe commence généralement le 15 mai et que les pays introduisant l'heure d'été sont tenus d'apporter dans l'horaire de leur territoire les modifications nécessitées par les trains internationaux. Lors de l'introduction de l'heure d'été on est obligé en France, en Belgique et en Hollande — afin de maintenir une prompte réexpédition à la gare frontière — de retarder d'une heure les trains à destination et en provenance de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Italie.

En ce qui concerne la Hollande, il s'agit d'un nombre relativement considérable de trains express et de trains-D circulant de l'ouest à l'est et vice-versa *via* les stations-frontières d'Oldenzaal, Emmerich, Clèves et Venlo. Ces trains parcourent des trajets à trafic intense (*via* Hilversum-Amersfoort, *via* Utrecht, *via* Nimègue et *via* Tilbourg), de sorte que les modifications d'horaire affectent également nombre de trains qui ne desservent pas le trafic international.

Premièrement on a, en Hollande, encarté dans l'*Indicateur* une grande feuille modificative mentionnant ces nombreux changements; ensuite on a même procédé à l'édition d'un indicateur tout à fait nouveau. Les deux systèmes ont échoué dans la pratique, ni l'un ni l'autre n'ayant eu pour résultat d'avertir efficacement les voyageurs des nombreuses modifications à apporter dans l'ancien indicateur. Il faut noter qu'en Hollande les cinq centièmes de la population achètent un indicateur (cette proportion reviendrait en France à un écoulement de 2 millions d'indicateurs) et la plupart de ces gens ne se donnent pas la peine de se procurer — pour une période de moins de deux mois — un indicateur complété ou nouveau.

Il y aurait encore un moyen pour éliminer cette difficulté, ce serait d'insérer déjà dans l'indicateur d'octobre, l'horaire

en vigueur au printemps suivant. Ce système, cependant, présenterait le sérieux inconvénient de rendre l'indicateur illisible du fait qu'il contiendrait un trop grand nombre de trains ne circulant que pendant une partie de la saison.

Une autre solution serait encore que jusqu'au 26 mars 1933 (date de l'introduction de l'heure d'été en France et en Belgique) on augmente d'une heure le stationnement des trains en provenance d'Allemagne (ou d'une partie de ces trains) à la gare frontière et qu'à partir du 26 mars 1933 on y fasse stationner pendant une heure extra les trains à destination d'Allemagne, mais on a également voulu éviter cette conséquence-là en Hollande. On a donc préféré faire coïncider le commencement de l'heure d'été avec le commencement international du nouvel horaire annuel, c'est-à-dire le 15 mai. Il est vrai que du 26 mars au 15 mai il faut dans ces conditions avancer en Hollande d'une heure les trains à destination et en provenance de la Belgique, mais essentiellement il ne s'agit là que des directs *via* Roosendaal sur Anvers, Bruxelles, Paris et vice-versa, lesquels trains (par suite de la disposition géographique du pays et de la répartition du réseau ferroviaire)

concernent une partie bien plus restreinte du réseau néerlandais que les trains internationaux par Amersfoort, Arnhem, Nimègue et Tilbourg.

Au point de vue hollandais il serait possible de parvenir à un règlement généralement admissible en faisant coïncider le commencement de l'heure d'été avec le commencement de l'horaire annuel ⁽¹⁾. Cette mesure nécessiterait une collaboration internationale entre les Gouvernements et les chemins de fer. Alors, non seulement la Hollande, mais la Grande-Bretagne, la France et la Belgique aussi, seraient à l'abri des difficultés qui — lors de l'introduction de l'heure d'été — se produisent généralement chaque année, dans les pays où l'heure d'été existe, à l'égard des trains à destination et en provenance des pays n'ayant pas appliqué l'heure d'été. Il résulte de ce qui précède, que la collaboration préconisée — en ce qui concerne le service intérieur — n'a pas fait défaut en Hollande.

(1) Cette question a déjà fait l'objet d'une proposition des Chemins de fer belges présentée aux Conférences de Praha (1927) et Vienne (1928).