

CHAPITRE PREMIER.

Pour quelles raisons ont été électrifiées les lignes de chemins de fer dotées de ce mode de traction ?

On ne peut répondre à cette question de façon plus impartiale que l'a fait M. Huber-Stockar dans le rapport présenté à la 12<sup>e</sup> Session du Congrès des Chemins de fer, au Caire, en 1922 (Question V).

Cet exposé est reproduit ci-après :

« Les chemins de fer exploités à l'électricité accusent ensemble une longueur d'environ 16.800 km. de lignes; ils se répartissent entre 90 administrations, dont 2 en Afrique, 7 en Asie, 40 en Europe, 11 en Amérique du Sud, 21 en Amérique du Nord. Parmi ces administrations :

# RAPPORT

de la Sous-Commission chargée de

l'étude d'ensemble.

« Nous y comptons 158 électrifications individuelles exécutées par les 90 Administrations précitées. Les extensions d'électrification sont relativement nombreuses et, fait à relever, ce sont précisément les grandes exploitations électriques telles que celles de la « Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft », des Chemins de fer fédéraux suisses et des Chemins de fer de l'Etat Italien qui s'étendent.

« La plus importante des nouvelles électrifications est celle du « Pennsylvania Railroad »; elle s'étend sur une longueur d'environ 1.100 km. de lignes et a été faite par :

*Le Président,*

H. DE DROOG.

« Les motifs, considérés par les Administrations à électrifier, en tout ou partie, sur leur réseau, se résument comme suit :

*Les Membres,*

N. RULOT. G. JADOT. E. DUQUESNE. G. GILLON. C. HARMEL

» 33 électrifications à cause de tunnels;

» 43 électrifications à cause de fortes rampes;

» 3 électrifications pour faire face au trafic sur les lignes surchargées ou à des points terminus congestionnés;

» 4 électrifications pour faciliter l'exploitation aux points terminus;

» 5 électrifications en vue d'une augmentation de la vitesse;