

La Suisse et l'électrification des chemins de fer français

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura**

Band (Jahr): **23 (1952)**

Heft 12

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825353>

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.

nouvelles possibilités de travail peut améliorer les conditions d'existence. C'est pourquoi les cantons et les communes des régions de montagne ne doivent négliger aucune des occasions qui s'offrent de faciliter le transfert d'activités industrielles dans les vallées. Et la pénurie de main-d'œuvre ne donne-t-elle pas à entendre que les nouvelles entreprises auraient avantage à s'établir dans une vallée plutôt que dans une localité industrielle surpeuplée ? La même remarque vaut pour les entreprises qui agrandissent leurs installations et augmentent leur capacité de production en phase de prospérité. Le problème consiste donc à établir les contacts nécessaires entre les entrepreneurs et les cantons et communes intéressés. Comme il est probable que ces contacts ne s'établiront pas d'eux-mêmes, il serait souhaitable que ces cantons créent des offices d'expansion économique, voire un organe commun, qui procéderaient aux sondages nécessaires et fourniraient tous renseignements utiles.

Notre association a repris les tâches de l'ancien Bureau officiel de Bienne pour l'introduction de nouvelles industries dans le Jura. Elle adressera prochainement une circulaire aux communes du Jura pour les prier de répondre à un questionnaire ayant pour but d'étudier dans quelles communes le besoin d'introduire de nouvelles industries se fait sentir et quelles sont les conditions générales qui permettraient l'établissement de nouvelles industries : main-d'œuvre, bâtiments, etc.

La rédaction.

La Suisse et l'électrification des chemins de fer français ¹⁾

Le journal « Der Bund » avait chargé son correspondant à Paris, spécialiste de questions de trafic et de tourisme, de poser à la Société nationale des chemins de fer français une série de questions, dix au total, concernant l'électrification des lignes françaises en direction de la Suisse et certains problèmes tarifaires. La SNCF, considérant l'importance des problèmes soulevés, répondit que seul le ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, en tant qu'autorité officielle de surveillance des chemins de fer, pouvait être à même de répondre. Celui-ci vient de le faire. Ces réponses ont été publiées dans le « Bund ».

Voici les questions et réponses :

Sur le tronçon Dijon-Culoz-Genève

Première question : Quand le tronçon Dijon-Ambérieu-Culoz sera-t-il complètement électrifié ?

Réponse : Les trains électriques pourront circuler de bout en bout sur l'itinéraire considéré quand l'électrification Macon-Ambérieu sera achevée, c'est-à-dire vraisemblablement en 1954.

Deuxième question : Le tronçon Culoz-Genève sera-t-il également électrifié et à quelle date ?

Réponse : La projet d'électrification du tronçon de Culoz à la frontière suisse vers Genève a été approuvé le 18 mars 1952, par le ministre des travaux publics. Les travaux correspondants paraissent pouvoir être achevés en 1955.

¹ Cet article a paru dans *La Suisse* du 7 décembre 1952. Nous le reproduisons, vu son importance pour le Jura.

Entre Dijon et Vallorbe

Troisième question : Peut-on compter que le tronçon Dijon-Vallorbe sera également électrifié dans un proche avenir ? a) Dans l'affirmative, à quelle date ? b) Si tel n'est pas le cas, pourquoi cette électrification ne se fait-elle pas ? aa) Pour des raisons touchant à la concurrence ? bb) Pourrait-on fournir une aide du côté suisse et par quels moyens ? cc) Projette-t-on, à tout le moins la modernisation des installations rudimentaires des gares de Frasné et de Mouchard ? dd) Quand pense-t-on réinstaller, du côté français, la deuxième voie entre Frasné et Vallorbe ?

Réponse : L'électrification de la ligne Dijon-Vallorbe ne figure pas dans le plan décennal 1947/57 de la SNCF. D'ailleurs, les lignes dont l'électrification sera poursuivie en première urgence seront celles dont le trafic sera le plus élevé. Les installations de Mouchard et de Frasné sont suffisantes pour le trafic actuel. La décision relative à la reprise de la deuxième voie entre Frasné et Vallorbe est à l'étude.

La Suisse et le Mont-Cenis

Quatrième et cinquième questions : Lorsque la ligne Paris-Modane sera électrifiée de part en part, quel trafic (en d'autres termes le trafic de quelles régions de la France) sera-t-il acheminé par le Mont-Cenis ? Quel trafic restera-t-il au transit à travers la Suisse ?

Réponse : Il ne semble pas que l'achèvement de l'électrification de Paris à Modane puisse entraîner une augmentation importante du trafic de cette ligne.

Sixième et septième questions : Des mesures de nature tarifaire, ressortissant à la concurrence, sont-elles également projetées (plan Schuman) ? La SNCF est-elle disposée, en tout état de cause, à introduire les tarifs internationaux par Vallorbe également ?

Réponse : Le signataire de la lettre du ministère indique qu'aucune précision n'a pu lui être donnée sur ces deux points.

Le sort de Delle

Huitième question : Quel est le sort du point frontière de Delle ?

Réponse : Les opérations de douane et de police, qui s'effectuent actuellement à Porrentruy, seront reportées à Delle qui deviendra gare internationale dès que les travaux de reconstruction seront terminés.

Neuvième question : La SNCF pourrait-elle attribuer à Delle un trafic accru ?

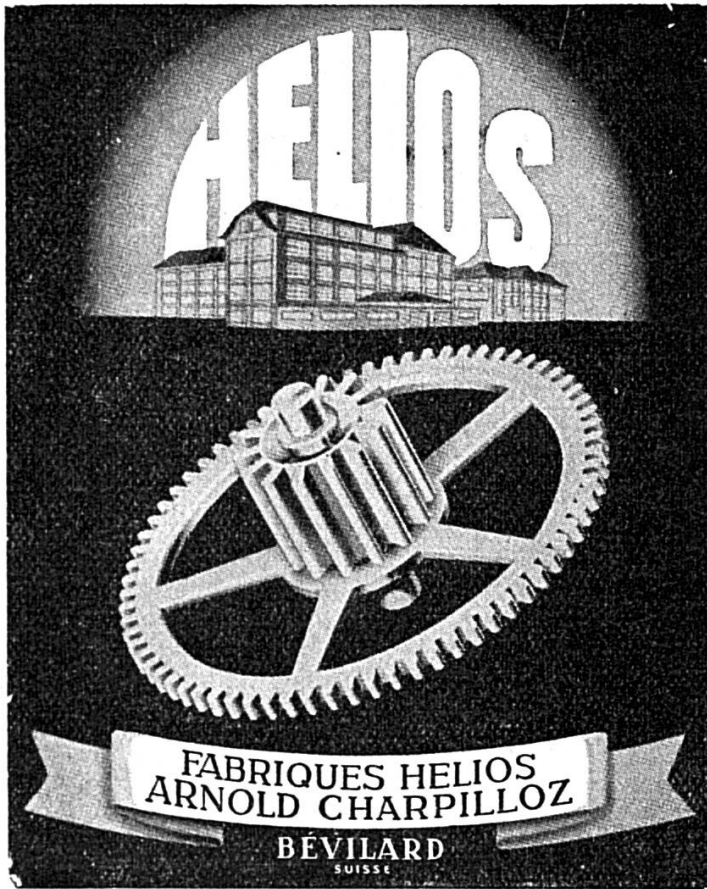
Réponse : Il n'est pas prévu de changement dans le trafic de Delle.

Dixième question : Peut-on escompter que le statu quo sera maintenu en ce qui concerne les points frontières du Locle-Col des Roches, des Verrières, de Crassier-Divonne et de Saint-Gingolph ?

Réponse : Les quatre points de passage ont un trafic très faible. Aucun changement n'est prévu pour le moment.

Les commentaires du « Bund »

Le correspondant du « Bund » relève que deux seulement des questions sont demeurées sans réponse et que pour des raisons diverses ressortissant à la concurrence notamment, le ministère des travaux publics ne pouvait faire connaître d'avance ses intentions. Cependant il semble bien, en effet, qu'on ne pense pas à Paris que l'achèvement de l'électrification de la ligne Paris-Modane puisse entraîner une augmentation importante du trafic et en tout cas pas dans le secteur si important pour la Suisse des échanges de marchandises entre la



516

PARISIENNES

un produit Burrus

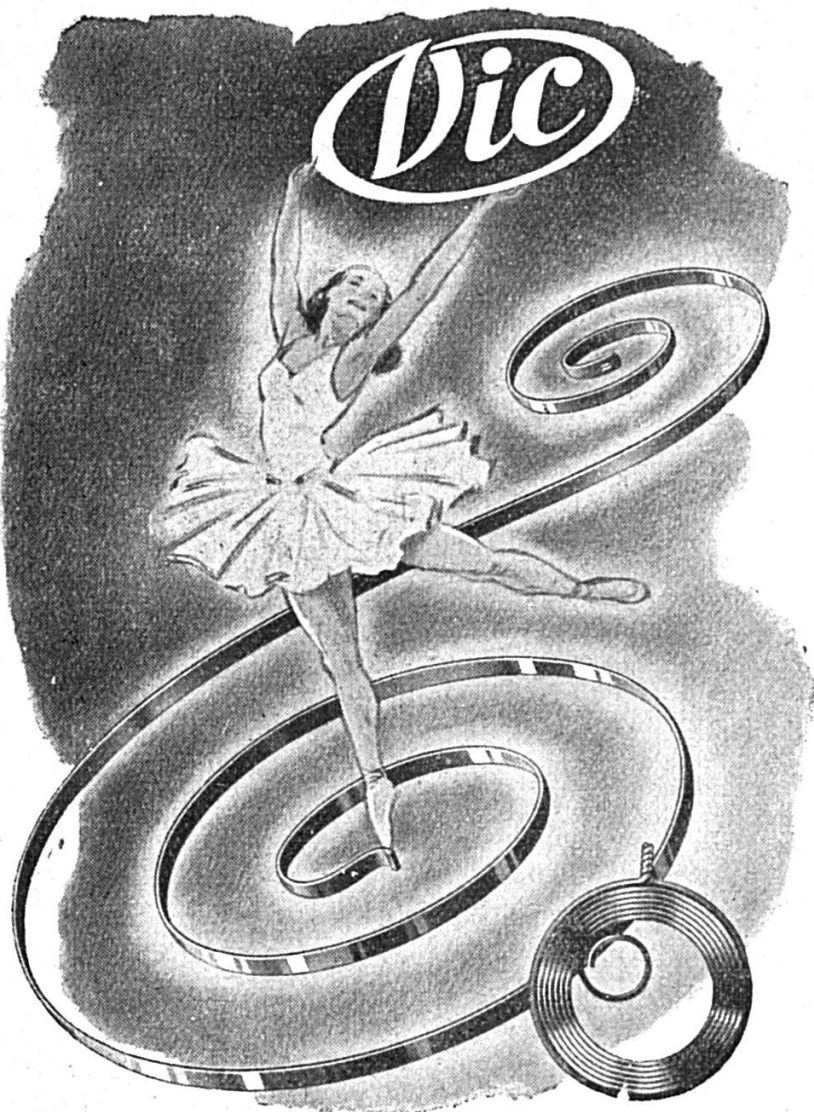
avec et sans filtre

95 ct.

20
CIGARETTES
PARISIENNES
MARYLAND
BURRUS

556

XI



Manufacture
de ressorts
d'horlogerie

Victor BEUCHAT
BIENNE

*Membres de l'A. D. I. J.
Jurassiens*

544 (1)

adhérez, vous et vos familles, à la
caisse-maladie fondée par l'A D I J

LA JURASSIENNE

- Soins médicaux et pharmaceutiques
- Indemnités journalières de chômage
- Assurance tuberculose
- Assurance maternité

Demandez renseignements, prospectus, tarifs, l'Administration de
LA JURASSIENNE, CORTÉBERT, Tél. (032) 9 70 73

France et l'Italie. En outre, une partie du tronçon de montagne de la ligne du Mont-Cenis est munie non pas d'une ligne caténaire, mais elle est alimentée par un troisième rail. De plus, la gare de Modane ne dispose pas d'installations techniques pour un trafic considérable et rapide. De sorte que la ligne du Mont-Cenis, en définitive, n'est pas équipée de façon aussi moderne que celles du Gothard ou du Simplon.

Il est décevant d'autre part que l'on ne puisse prévoir avant 1958 en tout cas l'électrification du tronçon Dijon-Vallorbe, qui permettrait de gagner beaucoup de temps. Enfin, on peut se demander à quoi il sert de reconstruire et d'agrandir la gare de Delle si le tronçon Paris-Delle continue à être traité en parent pauvre.

Genève et Bâle sont favorisées

Dans une note rédactionnelle, le « Bund » relève que la politique ferroviaire française vise à concentrer tout le trafic en direction de la Suisse par les points frontières de Genève et de Bâle. Le canton de Berne devra s'occuper du fait que Delle va devenir gare internationale au détriment de Porrentruy. On remarquera, du côté français, que les deux gares internationales de Bâle et de Genève se trouvent sur territoire suisse. Enfin, la Suisse fera bien de veiller au grain en ce qui concerne l'électrification du tronçon Dijon-Vallorbe, sur laquelle il faudra insister puisqu'il s'agit là de la voie d'accès au Simplon.

Nos commentaires

Dans le Jura bernois, nous avons tout à craindre des tendances actuelles de concentration du trafic des chemins de fer français. La ligne de Delle, dont le maintien comme ligne de trafic international est d'une importance considérable pour l'économie jurassienne, continue à être traitée comme ligne de second ordre par la SNCF. Et pourtant il suffirait d'un peu de bonne volonté pour améliorer les conditions actuelles du trafic-voyageurs entre Paris et Berne via Delle et pour ranimer le trafic-marchandises sur cette ligne. Si les concentrations de trafic sur quelques grandes lignes équipées pour une circulation très dense peuvent résoudre certaines difficultés économiques et techniques actuelles, elles se solderont finalement par un déficit, car elles éloignent du chemin de fer une clientèle qui ne demande pas autre chose que de pouvoir disposer de communications nombreuses, rapides et confortables et cette clientèle, c'est celle des régions que la haute stratégie des administrations ferroviaires néglige pour des raisons économiques à courte vue.

Nous continuerons de vouer toute notre attention à l'avenir de la ligne de Delle et nous savons que nous pouvons compter sur l'appui de nos autorités cantonales et fédérales dans ce domaine.

La rédaction.

Action de solidarité jurassienne en faveur des communes des C. J.

Les organisateurs de l'action de solidarité jurassienne en faveur des communes touchées financièrement par la réorganisation des C.J. ont procédé dernièrement à une première répartition des fonds recueillis grâce à la générosité et à l'esprit de solidarité de la grande majorité des communes du Jura.

Il a été versé aux communes des C.J. un montant de 5 % de leur