

La ligne : Paris, Pontarlier, Neuchâtel, Berne

Autor(en): **Sermoud, André**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **52 (1972)**

Heft 3: **Les assurances**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886738>

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.

La ligne :

Paris Pontarlier Neuchâtel Berne

En 1940, fut créée la Fédération du Transjuralpin, association de droit civil, en vue de développer les relations ferroviaires Paris-Pontarlier-Berne, et de sauvegarder les intérêts économiques des régions desservies par cette ligne, c'est-à-dire la Franche Comté et les cantons de Neuchâtel, Fribourg et Berne.

Au moment où le réseau des communications entre la France et la Suisse se développe et s'améliore d'année en année, il nous a paru intéressant de demander à Monsieur André SERMOUD, délégué de la Fédération du Transjuralpin, de faire le point sur l'état actuel de la ligne Paris-Pontarlier-Berne-Interlaken.

« La Revue ». — Avant d'aborder les problèmes qui vous préoccupent actuellement, il serait bon que vous présentiez rapidement l'historique de cette ligne et son évolution depuis sa création.

A. S. — Cette ligne ouverte en 1860 a été la première voie ferroviaire à travers le Jura. Pendant plus de 50 ans, elle sera la seule relation par chemin de fer entre la Suisse et la France, à travers le Jura. Le percement des grands tunnels suisses — en 1882 le Gothard, en 1906 le Simplon, et en 1911 le Lötschberg — devait engendrer une nouvelle politique des transports. Il fallait en effet des voies d'accès qui contribuent à donner aux divers tunnels toute leur valeur. C'était précisément le cas de la ligne passant par Pontarlier. La France s'intéressa également de très près à la nouvelle ligne du Berne-Lötschberg-Simplon, qui lui permettait l'accès au Gothard.

Toutefois, toutes les données furent bouleversées lorsqu'en 1918 l'Alsace-Lorraine redevint territoire français. Dès lors la France utilisa, pour accéder au Gothard, ses voies de plaine jusqu'à Bâle, à travers les territoires reconquis. Elle se préoccupa alors peu des lignes à travers le Jura. Depuis cette date, toutes les installations ferroviaires françaises et suisses se sont concentrées sur Bâle. Ce mouvement fut d'ailleurs accéléré par les théories centralisatrices françaises qui visaient à équiper au maximum quelques lignes principales, pour en tirer le meilleur rendement.

C'est ainsi que la gare de Bâle est devenue de plus en plus engorgée, la charge moyenne de ce centre accusant 120 % de plus que les autres. Tant les autorités ferroviaires françaises que suisses cherchent donc actuellement à soulager Bâle.

« La Revue ». — Vous estimez en conséquence que la ligne Paris-Pontarlier-Berne serait une solution à la saturation actuelle de Bâle ?

A. S. — Il est évident que toutes les marchandises destinées aux régions fortement industrialisées de Bâle et de Zurich doivent passer par Bâle. Par contre il semblerait naturel que le trafic voyageurs et marchandises pour l'Oberland bernois, Fribourg et Neuchâtel passe par la voie la plus courte, qui logiquement est également la plus avantageuse, c'est-à-dire par Pontarlier.

« La Revue ». — Compte tenu de cette situation, quels sont les avantages que présente cette ligne à travers le Jura ? De même quels sont les obstacles qui entravent son développement ?

A. S. — L'utilisation d'un matériel désuet et inconfortable, la mise en service de mauvais horaires ont amené une désaffectation des voyageurs pour cette ligne, outre le mouvement de concentration sur Bâle. Cette ligne n'aurait pourtant besoin que de petits aménagements et la mise en circulation de voitures modernes directes entre Paris et Berne suffirait, nous en sommes persuadés, à faire reprendre le trafic. Nous ne pouvons comprendre que soit retardée l'amélioration de cette ligne, en raison des statistiques d'exploitation, car celles-ci ne font que refléter un état de fait résultant d'un choix volontaire. En effet, nous sommes raisonnablement portés à croire que, si les prestations des chemins de fer étaient à la hauteur des besoins, les usagers ne délaisseraient plus cette ligne, historiquement la plus ancienne et géographiquement la plus courte.

En dehors des améliorations à apporter aux horaires, il faudrait prendre des mesures pour éviter le transbordement dans la gare non-couverte de Frasné, à 836 m d'altitude, ce qui conduit, en hiver surtout, à détourner les voyageurs de cette ligne.

La conception actuelle en matière de chemins de fer est de mettre en circulation sur les grandes lignes des convois pouvant atteindre des vitesses très élevées. C'est ainsi qu'il est prévu de relier Pontarlier à Paris en 3 heures, en utilisant le nouveau turbo-train. Mais on doit se rendre compte que la conception des nouveaux trains Intercity, qui sont des « trains blocs », ne permettrait pas d'ajouter des voitures de voyageurs au convoi. Il faut donc envisager une relation directe de Berne à Paris, ce qui implique naturellement un nombre de voyageurs suffisant.

Pour cela il faudrait redonner à cette ligne des conditions de commodité, tant en confort qu'en rapidité, suffisantes pour que les voyageurs utilisent cette voie à travers le Jura. Il faudrait également mettre en vente des billets permettant d'emprunter indifféremment un itinéraire par Vallorbe, Pontarlier, Delle ou Bâle.

« La Revue ». — Et sur le plan des marchandises ?

A. S. — Le problème, dans ses grandes lignes, est à peu près le même. On pourrait facilement décharger Saint-Louis, la gare de triage de Bâle, en utilisant d'autres voies. En effet, même si les voies de plaine en direction de Bâle sont certainement plus favorables pour diriger des convois lourds vers la Suisse, l'acheminement de marchandises à travers le Jura ne poserait aucun problème technique.

Actuellement, en Suisse, le trafic Nord-Sud passe en grande partie par le Gothard. Des solutions envisagées pour soulager l'axe Bâle-Gothard, aucune ne prend en considération la ligne Pontarlier-Berne. Pourtant, celle-ci, électrifiée de part en part, serait aménageable très facilement et à peu de frais. Il suffirait sur certains tronçons de doubler les voies, ce qui, de l'avis même des techniciens, ne poserait aucun problème. Cette ligne pourrait alors aider à dégager Bâle et servir à l'acheminement à moindres frais des marchandises à destination de Berne, Neuchâtel, et Fribourg.

« La Revue ». — Quel est l'accueil réservé à vos démarches du côté français, comme du côté suisse ?

A. S. — Les réactions sont généralement favorables, que ce soit auprès des compagnies ferroviaires ou des chambres de commerce.

Notre rôle est maintenant de convaincre ces divers organismes des possibilités de cette ligne. Nous souhaiterions, en particulier, obtenir dès que possible que la gare de Frasné soit couverte et ses quais prolongés.

Nous aimerions enfin faire comprendre aux milieux qui s'occupent de la future conception globale des transports que cette ligne pourrait immédiatement rendre des services appréciables, avant toute autre solution et sans engager de gros investissements.

TRANSIT-EXPRESS FRANCO-SUISSE

JEAN PELTIER

Via Pontarlier ou Les Verrières,

la liaison la plus rapide sur l'axe

PARIS - DIJON - NEUCHÂTEL - BERNE - ZÜRICH

25 300 / PONTARLIER - B. P. 49 - 48 bis Bld. Pasteur

Agrément n° 977

Tél. (81) 39.01.79

LA NEUCHÂTELOISE

Compagnie Suisse d'Assurances Générales

au capital de 10 millions de francs suisses (entièrement versé)
FONDÉE EN 1869

à NEUCHÂTEL (Suisse) - 16, rue du Bassin

ASSURE TOUS LES TRANSPORTS

Directions en France

PARIS : 17, rue La Boétie - Tél. 266.11-30 - B.P. 54-08

LYON : 8, rue Président-Carnot - Tél. (78) 37-50-80

BORDEAUX : 18, cours Xavier-Arnoz - Tél. (56) 52-26-72

AGENTS PAYEURS DANS LE MONDE ENTIER