

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Band: 62 (1982)
Heft: 2

Artikel: La ligne ferroviaire Paris-Dijon-Pontarlier-Neuchâtel-Berne : un passé et un avenir
Autor: Beguin, Georges
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886974>

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: 13.10.2024

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

La ligne ferroviaire Paris-Dijon-Pontarlier-Neuchâtel-Berne : un passé et un avenir

Historique

Les plus anciens réseaux ferroviaires datent de 1825 en Angleterre et de 1828 à 1839 dans les pays environnant la Suisse.

Le premier chemin de fer qui pénétra en Suisse fut celui de Strasbourg-Saint-Louis-Bâle en 1844, et la première ligne entièrement située sur territoire suisse a été construite en 1847 entre Zurich et Baden.

Parmi les États de l'Europe continentale, la Suisse prit donc un certain retard dans son équipement en chemins de fer. Il faut d'une part y voir l'illustration de la propension des Suisses à la circonspection typiquement paysanne et d'autre part le résultat du contexte politique de la première moitié du 19^e siècle.

On oublie trop souvent par exemple que, de janvier 1798 à août 1813, la Suisse fut un État satellite occupé par la France napoléonienne. La domination de la France valut à la Suisse toutes sortes de charges militaires et financières, telles que l'obligation de fournir chaque année environ vingt mille hommes à la France.

Après la chute de l'Empire français, les Suisses recherchèrent les motifs profonds de leur cruelle humiliation. La question qui se posait était de savoir pour quelles raisons, après cinq siècles de fière indépendance, la Suisse s'était écroulée en cinq semaines.

Finalement, les Suisses trouvèrent l'explication fondamentale : l'importation excessive des oligarchies cantonales et des oligarchies familiales, qu'ils neutralisèrent par la Constitution fédérale de 1848, après une grave alerte de guerre civile en 1847 (Sonderbund).

La Constitution cantonale neuchâtoise de 1848 venait à peine d'entrer en vigueur qu'apparaissaient les premiers efforts en vue de construire une ligne de chemin de fer entre la France et la Suisse, sur territoire neuchâtois.

Les origines du « Franco-Suisse »

La construction de cette ligne impliqua d'emblée le problème du tracé. Dès le début, deux tracés différents, le premier par le Val-de-Travers et Neuchâtel, le second par Le Locle, La Chaux-de-Fonds, Saint-Imier et Bienne, s'opposèrent, mettant en évidence le dualisme régional entre le haut et le bas du canton de Neuchâtel.

La lutte entre les deux tracés fut d'une telle intensité qu'on assista le 22 mai 1853 à un acte extraordinaire du Grand Conseil (Parlement local) : la dissolution du Conseil d'État (pouvoir exécutif), suivie le lendemain par la constitution d'un nouveau Conseil d'État.

Finalement, la décision fut prise, favorable au tracé par le Val-de-Travers, et la construction de la ligne put commencer. Le premier coup de pioche fut donné le 2 février 1856 à Combe-Germain, sur le territoire des Bayards, dans le canton de Neuchâtel, et peu après le début des travaux la compagnie privée française et la com-

pagne privée suisse décidèrent de raccorder leur ligne dans une convention du 9 octobre 1858. Le 4 juin 1860, la population de Pontarlier pouvait assister à l'arrivée de la première locomotive. Notons que la construction du tronçon ferroviaire français fut marquée par de nombreux incidents. Le 18 juin 1860 par exemple, un premier train d'essai fut l'objet d'une attaque des habitants de la région, violemment hostiles au chemin de fer. Mais, le 25 juillet 1860, la ligne fut officiellement ouverte au trafic.

La ligne de chemin de fer portait à ses débuts le nom de « Franco-suisse », qui figurait dans la raison sociale de la compagnie privée neuchâtoise, promotrice de la ligne. La désignation « Franco-suisse » disparaîtra en mai 1903, date de la nationalisation de la majorité des compagnies suisses de chemins de fer, sanctionnée par un vote populaire, et l'apparition des Chemins de fer fédéraux.

La nationalisation des chemins de fer privés suisses eut un effet désastreux sur la ligne « Franco-Suisse » ; seule la fin de son tracé de Neuchâtel à Berne, resta en mains d'intérêts privés, par l'intermédiaire de la Compagnie dite « Directe Neuchâtel-Berne ».

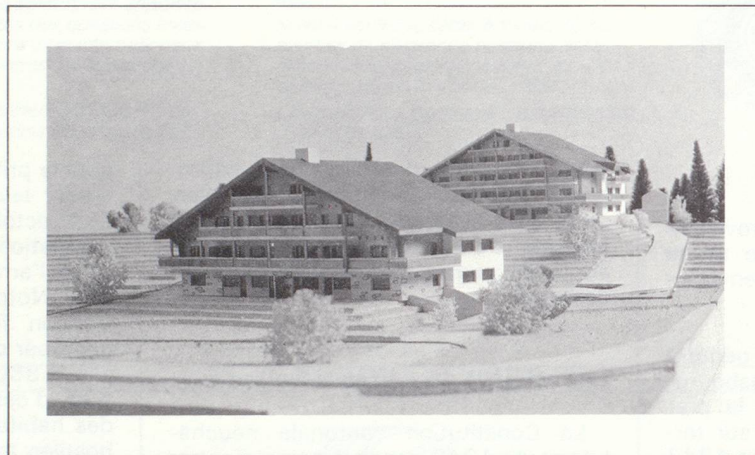
Alertées par le grave danger menaçant la survie de la ligne ferroviaire Paris-Berne et Milan, un certain nombre de personnalités constituèrent en 1940 la Fédération du Transjuralpin, association de droit privé ayant pour but de développer les relations ferroviaires Paris-Pontarlier-Neuchâtel-Berne-Interlaken, de veiller à ce que

Vacances à **Crans** sur-SIERRE (Suisse)

Altitude: 1500 mètres

La station la plus ensoleillée de Suisse

Saison d'hiver et d'été - 2 parcours de golf



**LE PLUS GRAND CHOIX DE CHALETS
ET D'APPARTEMENTS À LOUER ET À VENDRE**

AGENCE IMMOBILIÈRE GASTON BARRAS
3963 CRANS-SUR-SIERRE
Téléphone (027) 41 27 03 - Télex 38 805

LA MAISON DU VALAIS - 20, rue Royale 75008 PARIS
Téléphone 260 22 72 - 260 23 75



(Une composition du Transjuralpin sur le pont de Gümmenen entre Berne et Neuchâtel).

cette ligne ne soit pas délaissée, afin de sauvegarder les intérêts économiques et touristiques de régions telles que la Franche-Comté, les cantons suisses de Neuchâtel, Fribourg et Berne.

Les effets de la nationalisation des chemins de fer suisses

La nationalisation des chemins de fer suisses a vu naître en Suisse une nouvelle entité : l'administration ferroviaire étatique. Dans les états-majors supérieurs des compagnies de chemins de fer nationalisées, les régions se disputèrent tout de suite les postes dirigeants, et les hauts fonctionnaires devinrent rapidement les maîtres de la politique d'exploitation du chemin de fer.

On vit peu à peu apparaître la notion des itinéraires privilégiés, qui eut pour effet d'accentuer en Suisse les disparités régionales.

Depuis plusieurs décennies, l'axe ferroviaire Paris-Neuchâtel-Berne n'est plus un itinéraire privilégié, alors que c'est le cas de l'axe Paris-Lausanne.

La situation est telle aujourd'hui que la mort lente du tracé Paris-Berne s'est manifestée il y a quelques années par la création d'un transbordement à Frasne. Il fallut toute l'énergie de la Fédération du Transjuralpin pour faire supprimer ce changement à Frasne. Les faits justifiaient cette suppression puisqu'aussitôt après, le trafic voyageurs augmenta d'une façon spectaculaire, jusqu'à 38 %.

L'électrification et le traité bilatéral franco-suisse du 25 juin 1954

Les autorités ferroviaires françaises avaient envisagé de procéder à l'électrification partielle d'un certain nombre d'axes privilégiés, à l'exclusion des axes dit « non privilégiés ». Les auto-

rités politiques suisses intervinrent et finalement, dans le cadre de l'électrification de certaines lignes de chemins de fer accédant à la Suisse, un traité bilatéral étatique fut l'occasion de fixer le principe fondamental de la parité de traitement entre les différentes lignes ferroviaires reliant les territoires français et suisse.

L'article 5 de cet accord stipule ce qui suit :

« Les deux gouvernements s'engagent à 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. Ces 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 ».

L'apparition des T.G.V.

On le sait, les trains à grande vitesse ont été conçus par les autorités ferroviaires françaises dans le but d'améliorer la compétitivité du transport des voyageurs par rail à l'égard du transport des voyageurs par air.

Et, dans cette optique, le T.G.V. Paris-Genève est conforme à cette option puisque Genève est un aéroport important.

En revanche, il n'y a d'aéroport important ni à Lausanne ni à Berne. Toutefois, trois T.G.V. sont prévus sur l'axe Paris-Lausanne et aucun sur l'axe Paris-Berne, même si un T.G.V. Paris-Lausanne s'arrêtera à Frasné pour le transbordement des voyageurs en direction de Neuchâtel-Berne. Cette situation, si elle devait persister, constituerait une violation flagrante des engagements pris par la France dans l'accord bilatéral du 25 juin 1954, et le transbordement prévu à Frasné n'est qu'une risible consolation.

L'étude économique du Transjuralpin

Devant le grave péril qui menace le tracé Paris-Pontarlier-Neuchâtel-Berne, sans T.G.V. réel alors que trois sont prévus sur l'axe Paris-Lausanne, la Fédération du Transjuralpin a donné mandat à l'Université de Neuchâtel, par son groupe d'études économiques, de constituer un document comparatif à l'intention des plus hautes instances françaises et suisses, pour remédier à la différence de traitement au niveau des trains à grande vitesse entre les axes Paris-Lausanne et Paris-Berne.

Cette étude a tout d'abord démontré que la suppression du changement de train à Frasné obtenue en 1973 avait eu pour effet d'augmenter le trafic de 38 %. Il en résulte a contrario que la réintroduction de la rupture à Frasné sera catastrophique pour la ligne du Transjuralpin.

Elle a ensuite montré l'existence, dans le bassin actuel du Transjuralpin ou à l'extérieur de celui-ci, d'une demande potentielle non encore exploitée. Dans un récent passé, les améliorations qualitatives apportées à la ligne du Transjuralpin, de même que les campagnes de promotion, se sont traduites par des augmentations sensibles du nombre des voyageurs. La comparaison entre les bassins d'alimentation de l'axe Paris-Neuchâtel-Berne et de l'axe Paris-Lausanne établit que leur potentiel économique est le même. En revanche, les statistiques actuelles d'occupation des trains démontrent que le tracé Paris-Lausanne est plus important uniquement du fait que le



(Une nouvelle composition du Berne-Paris devant le bourg de Saint-Blaise).

trafic de transit Paris-Milan a été dirigé par le Valais au détriment du Lötschberg par les fonctionnaires ferroviaires. Dans des temps relativement récents, l'axe Paris-Berne comportait des voitures pour le trafic de transit Paris-Milan.

L'étude économique a aussi prouvé que l'institution de trois T.G.V. entre Paris et Lausanne et l'inexistence d'un T.G.V. Paris-Berne n'était pas compatible avec la réalité des besoins. Il faut dans tous les cas au moins une relation quotidienne par T.G.V. Paris-Neuchâtel-Berne, cela d'autant plus que les organes dirigeants des C.F.F. ont déclaré officiellement qu'ils accueilleraient avec empressement un T.G.V. Paris-Neuchâtel-Berne, auquel seraient accordées les mêmes facilités financières que celles déjà prévues pour les trois T.G.V. Paris-Lausanne.

Le silo à grains des Verrières

D'un point de vue très pratique, il faut signaler que, sur l'initiative de la Fédération du Transjuralpin, une société privée a été constituée pour améliorer les installations de réception des marchandises à la frontière franco-suisse des Verrières et sur territoire suisse.

Après neuf années d'études, le silo à grains a enfin pu être construit. Il présente un grand avantage, celui d'avoir le statut d'entrepôt fédéral sous douane. Cela signifie que les exportateurs français et les importateurs suisses peuvent faire pénétrer leurs marchandises en Suisse sans avoir à en acquitter les droits de douane lors du franchissement de la frontière. Ces droits de douane ne deviennent exigibles qu'au moment où la marchandise, après avoir été entreposée dans le silo,

en est extraite pour être distribuée à l'intérieur du pays.

Les constructeurs et l'architecte de ce silo ont voué un effort tout spécial à la présentation architecturale du bâtiment qui s'inscrit harmonieusement dans l'environnement. Cette réussite a valu une mention honorable à l'architecte, mention décernée à l'occasion du concours permanent annuel des réalisations suisses en béton.

Le silo est en exploitation depuis le milieu de l'année 1981 et il a bénéficié d'emblée de la confiance des milieux spécialisés dans l'importation et l'exportation de tous genres de céréales. Sa capacité est de 6 200 tonnes.

Bibliographie

- Le chemin de fer franco-suisse et ses affluents régionaux (Régional du Val-de-Travers et anciens chemins de fer du Doubs) par Sébastien Jacobi. Plaquette éditée à l'occasion du centenaire de la ligne Neuchâtel-Pontarlier-Les Verrières, 1960.
- Musée neuchâtelois - organe de la Société d'histoire du canton de Neuchâtel. Cahier consacré au Centenaire des chemins de fer neuchâtelois. Fascicule N° 4-5/ juillet-octobre 1957.
- Petite histoire constitutionnelle de la Suisse, par J.-F. Aubert. Monographies d'histoire suisse, 1974.
- Fédération du Transjuralpin. Étude économique par le Groupe d'études économiques de l'Université de Neuchâtel (Suisse), 1980.
- Feuille fédérale 1954, I, 973. Arrêté fédéral approuvant l'accord entre la Confédération suisse et la République française relatif à l'électrification de certaines lignes de chemins de fer françaises accédant à la Suisse.
- La vie du rail. N° 1409 du 23 septembre 1973. Le Transjuralpin.