

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2011)
Heft: 267-268

Artikel: Les liaisons ferroviaires franco-suissees : près de 170 ans d'une bonne entente
Autor: Banaudo, José
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849466>

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: 13.03.2025

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

TRANSPORTS

Les liaisons ferroviaires franco-suisse

Près de 170 ans d'une bonne entente

par José Banaudo – Éditions du Cabri*

La prochaine mise en service en décembre 2011 de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône marquera une nouvelle étape dans les relations ferroviaires franco-suisse, une longue histoire dont la rétrospective s'étend sur bientôt 170 ans !

C'est le 15 juin 1844 que fut mise en service une ligne internationale reliant Bâle à l'Alsace voisine, en direction de Saint-Louis, Mulhouse et Strasbourg. Une « première » pour la grande cité rhénane qui confirmait sa vocation de carrefour européen, mais aussi pour la Confédération qui voyait circuler les premiers trains sur son territoire, deux ans avant la célèbre « Spänisch Brötli Bahn » de Zurich à Baden.

Genève fut la deuxième ville suisse reliée à la France, avec l'ouverture le 18 mars 1858 de la ligne vers La Plaine, Bellegarde et Seyssel de la compagnie du Chemin de fer de Lyon à Genève (LG).

À la recherche d'un itinéraire

Le 25 juillet 1860, Neuchâtel ouvrit à son tour un débouché vers la Franche-Comté avec le Chemin de fer Franco-Suisse (FS). Montant d'Auvergnier par les gorges de l'Areuse vers Travers et Les Verrières, cette ligne passait au pied du fort de Joux pour entrer en territoire français à Pontarlier, d'où le PLM la prolongea deux ans plus tard vers Frasnay, Mouchard et Dôle. À la fin de la guerre franco-prussienne de 1870-71, c'est par cette voie que fut retirée l'armée du général Bourbaki, mise en déroute par l'inexorable avance allemande.

Conséquence de ce conflit, l'annexion de l'Alsace à l'empire allemand bouleversa les relations franco-suisse, pour lesquelles un itinéraire alternatif fut recherché. Le 23 septembre 1872, la compagnie du Chemin de fer Porrentruy – Delle (PD) en réalisa l'amorce en ouvrant à travers l'Ajoie une ligne vers Boncourt et Delle, rejoignant dans cette dernière gare les Chemins de

fer Paris – Lyon – Méditerranée (PLM) en provenance de Montbéliard via Morvillars. Cinq ans plus tard, la compagnie française de l'Est vint ajouter à cet axe un tronçon Belfort – Morvillars qui lui rendit un accès à Bâle via Delle, Porrentruy et Delémont. En plus du trafic Paris – Bâle, cet axe vit désormais transiter des rapides fréquentés par les touristes anglais à destination de Milan, Interlaken ou Coire, tels que l'« Engadine Express ».

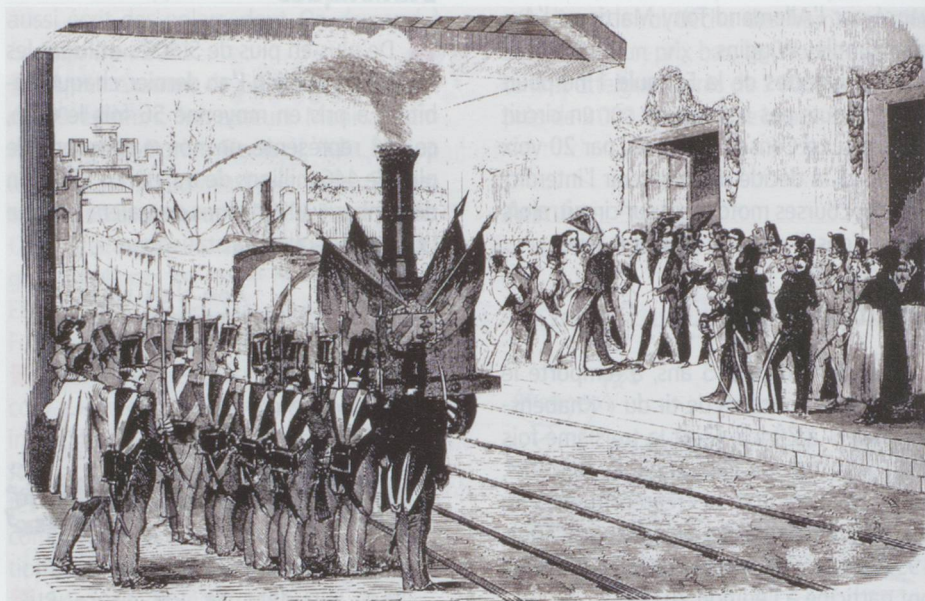
Plus au sud, la compagnie du Chemin de fer Jougne – Eclepens (JE) mit en service le 1^{er} juillet 1875 la ligne de Vallorbe à Pontarlier via Les Hôpitaux-Neufs. Désormais le trafic Paris – Lausanne, Montreux et Brigue fut acheminé par cette voie, tandis que le flux Paris – Neuchâtel, Berne et Interlaken restait fidèle à l'itinéraire primitif des Verrières.

Les grands axes internationaux étant tracés, d'autres liaisons transfrontalières d'intérêt régional se multiplièrent au cours de la décennie suivante : Le Locle – Besançon par le col des Roches le 4 août 1884, Le

Bouveret – Évian par Saint-Gingolph le 1^{er} juin 1886, Genève-Eaux-Vives – Annemasse le 1^{er} juin 1888, cette courte antenne présentant la particularité de n'être pas raccordée au réseau suisse et d'être exploitée par la compagnie française PLM. Après la création des Chemins de fer fédéraux suisses en 1902, deux lignes locales furent ouvertes par des compagnies privées : Nyon – Divonne-les-Bains par le Chemin de fer de Nyon à Crassier (NC) le 3 novembre 1905, puis Bonfol – Pfetterhouse par le Chemin de fer régional de Porrentruy à Bonfol (RPB) le 1^{er} novembre 1910, ce dernier établissant une jonction avec le réseau d'Alsace-Lorraine alors sous administration allemande.

Jusqu'à 11 lignes

Entre-temps, l'ouverture en 1906 du tunnel du Simplon avait créé un débouché plus direct vers l'Italie qui entraîna un report du trafic international à longue distance via



Le 11 décembre 1845 un train français arrive au « débarcadère » de Bâle en présence des autorités officielles des deux pays. La ligne avait été mise en service l'année précédente

Gravure « L'illustration » collection Michel Braun



Photo Vincent Torterotot

Essais sur la partie ouest de la LGV-Rhin Rhône Villiers les Pots/Petit-Croix

Pontarlier, Les Hôpitaux-Neufs et Vallorbe. Mais cet itinéraire difficile, culminant à 1 012 m d'altitude et exposé à un fort enneigement, fut court-circuité par la jonction Vallorbe – Frasne au tracé plus commode empruntant le tunnel du Mont-d'Or, long de 6 098 m, qui fut mise en service en pleine guerre le 16 mai 1915. Onze lignes ferroviaires à voie normale fonctionnaient désormais entre la Suisse et la France, auxquelles venaient s'ajouter quelques lignes des tramways de Genève et de Bâle desservant des communes frontalières, ainsi que les chemins de fer électriques à voie métrique Bâle – Rodersdorf, Nyon – La Cure – Morez, et Martigny – Châtelard – Vallorcine.

Cet ensemble fonctionna à plein régime dans les années d'entre-deux guerres, puis les liaisons les moins fréquentées furent progressivement fermées, dans un premier temps au trafic voyageurs puis à celui des marchandises. Ce fut le cas des points de transit de Saint-Gingolph dès 1938, Les Hôpitaux-Neufs en 1939, Bonfol en 1946,

La Cure (voie métrique) en 1958, Crassier en 1962 et Delle en 1992, de même que les terminus français des tramways de Genève et Bâle.

Vers la grande vitesse

Dans la seconde moitié du XX^e siècle, les évolutions politiques et économiques européennes ont entraîné la disparition des grands rapides internationaux qui transitaient par la Suisse, tels que les mythiques « Orient Express » par le Simplon et par l'Arlberg, puis des Trans Europ Express comme le « Cisalpino »... Moins luxueux mais sans doute mieux adaptés aux besoins de notre époque, des TGV directs relient Paris à Genève via Bellegarde dès 1981, Paris à Lausanne via Vallorbe en 1984, Paris à Berne et Zurich via Pontarlier en 1999. Ces relations, gérées par les CFF et la SNCF sous le logo commun Ligne de Cœur puis Lyria, ont été accélérées par la mise en service de

la ligne à grande vitesse Est Européenne en 2007, avec report via Bâle des TGV Paris – Zurich, et par la réhabilitation de l'itinéraire à voie unique de Bourg à Bellegarde pour les TGV Paris – Genève fin 2010. Et l'ouverture de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône entraînera une nouvelle refonte des horaires franco-suisse au changement de service de décembre 2011.

De nombreuses autres améliorations ont été mises en place ou sont en projet. Dans le domaine inter-régional, une desserte directe Besançon – La Chaux-de-Fonds a été instaurée en prolongeant le parcours de certains autorails français au-delà du Locle. L'itinéraire touristique à voie métrique du « Mont Blanc Express » Martigny – Chamonix – Saint-Gervais bénéficie de rames modernes interopérables dans les deux pays. La relation Delémont – Belfort via Delle sera rétablie dans quelques années, en liaison avec l'ouverture du TGV Rhin-Rhône. La section transfrontalière Genève – Bellegarde va être réélectrifiée en 25 000 volts, tandis que la vieille ligne des Eaux-Vives sera complètement reconstruite et raccordée au réseau suisse, dans le cadre de l'ambitieux projet CEVA : Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse. Sur la rive sud du Léman, la « ligne du Tonkin » reliant Evian à St-Gingolph fait l'objet de projets de réouverture, tandis que le retour en France de certaines lignes des tramways bâlois et genevois est à l'étude.

Plus que jamais, entre la Suisse et la France, le rail a de l'avenir ! ■

* Voir nos deux derniers numéros page 36 ou www.cabri.fr