

## **Le projet et la réalisation du Frasne-Vallorbe, en bref, selon... "Patrie Suisse" (A. B., mai 1915)**

Dans la nuit du 15 au 16 mai [1915] a été ouvert à l'exploitation le raccourci Frasne-Vallorbe, qui évite aux voyageurs se rendant de Paris à Lausanne, le détour par Pontarlier, raccourcissant ainsi de 17 kilomètres le parcours de Paris à Vallorbe. Les circonstances [*déclenchement de la guerre*] n'ont pas permis de souligner, par d'éclatantes manifestations, cet important fait économique. Il est intéressant pourtant d'en montrer l'importance et la signification.

Sitôt ratifié, le traité conclu le 25 novembre 1895 entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Simplon, les autorités italiennes se préoccupèrent des voies d'accès à créer du côté sud de façon à faire participer la plus vaste contrée possible aux avantages de cette grande œuvre et d'y rattacher les trois villes de Milan, Gênes et Turin : elles construisirent, dans ce but, les raccourcis Anna Gravelona- Domodossola et Santia-Borgomanero.

Du côté nord s'imposait l'amélioration de la traversée du Jura, soit de la ligne Vallorbe-Pontarlier-Mouchard, si l'on voulait faire bénéficier la ligne Paris-Vallorbe-Simplon de l'itinéraire le plus court et donner à cette voie le caractère d'une grande ligne internationale. C'est pourquoi le Jura-Simplon et l'Etat de Vaud d'un côté et la compagnie du P.-L.-M. de l'autre, nouèrent immédiatement des négociations qui aboutirent, les 14 et 15 octobre 1906, à un traité entre la compagnie française du Paris-Lyon-Méditerranée et la compagnie suisse du Jura-Simplon.

Le traité de 1906, qui fut complété par l'avenant des 7-8 juin 1909, prévoyait la construction et l'exploitation d'une "*ligne à travers le Mont-d'Or se joignant à Vallorbe avec le réseau suisse*", soit :

1. La construction et l'exploitation par la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée d'une ligne à double voie passant sous le Mont-d'Or et raccordant, sans rebroussement, la gare de Frasne (France) à celle de Vallorbe (Suisse).
2. La construction et l'exploitation, par les chemins de fer fédéraux, d'une gare internationale où se feraient l'échange du trafic international et le service de la douane des deux pays.

Les bases diplomatiques de l'accord entre la France et la Suisse au sujet des voies d'accès au Simplon avaient été jetées le 11 février 1908 ; le 18 juin 1909, était signée à Berne, entre les représentants des deux pays, la convention franco-suisse comportant le percement du tunnel du Mont-d'Or. Cette convention fut ratifiée le 20 décembre 1909 par le Conseil national suisse, le 23 décembre par le Conseil des Etats et le 28 décembre par le Parlement français.

Le 10 mai 1910, le Grand Conseil vaudois unanime ratifiait, sans discussion, une convention, conclue le 25 avril 1910, entre le Conseil d'Etat du canton de Vaud et la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée, allouant à cette dernière, pour la construction de la ligne Vallorbe-Frasne, une subvention cantonale de deux millions de francs.

Le 2 septembre 1910, la compagnie P.-L.-M. adjugeait les travaux, divisés en quatre lots, à une association composée de MM. Fougerolles Frères, à Paris ; établissement Daydé, à Paris ; Société des Grands Travaux, à Marseille et Adrien Palaz, ingénieur, à Lausanne.

La ligne Frasne Vallorbe se détache à Frasne, à 437 km de Paris et à l'altitude de 855,86 m, par une courbe de 700 m de rayon, de la voie Dijon-Pontarlier. Elle franchit le Dugeon sur un pont de 10 m d'ouverture et passe tour à tour par les souterrains du Bouquet (longueur 993 mètres), des Oies (115 m) et du Martinet (237 m). Entre les tunnels du Bouquet et des Oies, elle franchit de nouveau le Dugeon sur un pont de 10 m. À 8,9 km de Frasne, elle atteint la station de Vaux et Chantegrue. Elle le franchit sur un grand remblai. Le marécage qui sépare les lacs de Saint-Point et de Remoray, et où des sondages de 65 m de profondeur n'ont pas atteint un sol résistant (c'est là que jadis - s'il faut en croire la légende - s'engloutit la ville de Damvautier). La ligne passe, au km 13,67, à la station de l'Abergement (ou Labergement), traverse un nouveau souterrain, celui de l'Abergement (524 m), franchit en biais le Doubs au Fourpéret, sur un superbe pont en maçonnerie de 40 m d'ouverture qui est une curiosité technique : chaque voie est supportée par un pont droit espacé de quelques centimètres et en retrait de l'autre. Elle atteint, à l'altitude de 896,30 m, son point culminant, la station des Longevilles-Rochejean. Un second pont, à la sortie de la gare des Longevilles, conduit à 60 m de la station, à l'entrée du grand souterrain du Mont-d'Or, qui débouche sur territoire suisse à 1 031,13 m de la gare de Vallorbe.

Le raccourci Frasné-Vallorbe, de l'axe de la gare de Frasné (bâtiment des voyageurs) à l'axe de la gare de Vallorbe (bâtiment des voyageurs) a une longueur totale de 24 482,33 m dont 22 462,28 m sur territoire français et 2 020,05 m sur territoire suisse. La gare de Frasné (axe au bâtiment des voyageurs) est elle-même à 437,15 km de Paris (gare du P.-L.-M.).

Le trajet Frasné - Pontarlier - Vallorbe étant de 41 996,85 m, le raccourcissement réalisé par le Frasné-Vallorbe est de 17,51 km.

Devisée à 25,6 millions [*de francs suisses*] (à 29 millions, en comptant les intérêts intercalaires), la ligne a coûté environ 2 millions de francs par kilomètre. La compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée avait un délai de six ans, soit jusqu'à fin 1916, pour exécuter les travaux et comptait les terminer en quatre ans ; ils ont duré cinq ans.

La partie suisse de la ligne (tunnel et voie d'accès jusqu'à la gare de Vallorbe), fera retour aux chemins de fer fédéraux, le 31 décembre 1957, moyennant le paiement par ceux-ci de 43 annuités de 290 000 francs.

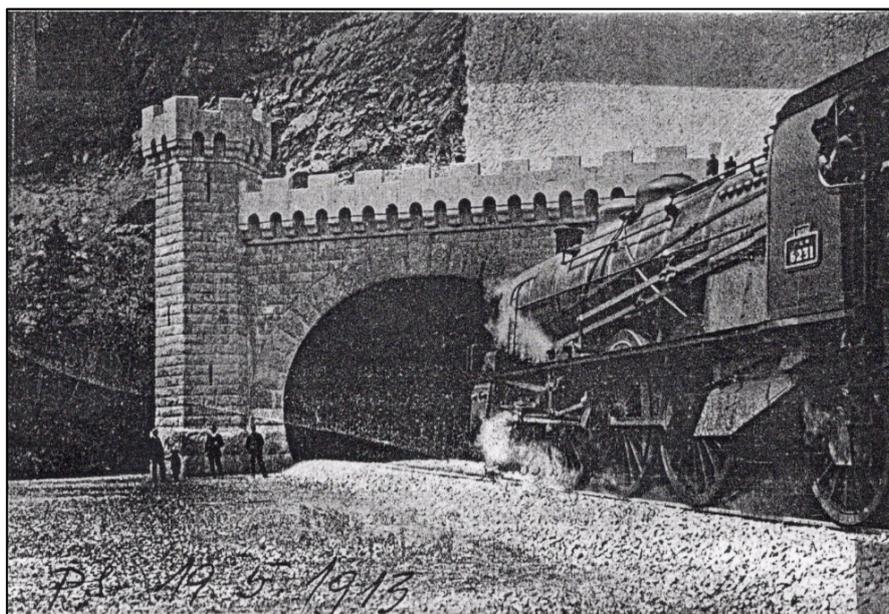
Les avantages que réalise le Frasné-Vallorbe sur l'ancien tracé sont d'abord une diminution de 17,5 km sur la distance de Paris à Lausanne ; puis l'abaissement de 1012 m à 896,80 du point culminant de la ligne ; la réduction de la déclivité de 25 à 15 pour mille ; l'augmentation de 300 à 700 mètres du rayon des courbes ; la suppression du rebroussement à la gare de Vallorbe ; la création d'une gare internationale unique entre Paris et Lausanne et d'une double voie continue de Paris à Milan. Ces avantages se traduisent par une réduction sensible de la durée du trajet (50 minutes environ) et des frais de traction.

Avant 1906, c'est-à-dire avant l'ouverture à l'exploitation du tunnel du Simplon, la durée du trajet de Paris à Milan par chemin de fer et la poste, par le col du Simplon était de 42 heures 37 minutes. L'ouverture du Simplon, le 1<sup>er</sup> juin 1906, a réduit ce trajet à 15 h 05 et celle du Frasné-Vallorbe à 14 h 05. La bifurcation (Mouchard) se fait sans arrêt.

La durée du trajet de Genève à Paris est de :

- par Bousy 9 h 25 mn
- par Pontarlier 10 h 03 mn
- par le Mont-d'Or 9 h 18 mn

Le premier train régulier dirigé de Vallorbe directement sur Frasné par-dessous le Mont-d'Or a été l'express n° 43, parti de Lausanne à 10 h 30 du soir, et de Vallorbe à 11 h 50, le samedi 15 mai pour arriver à Paris le dimanche 16, à 7 heures du matin.



L'OUVERTURE DU FRASNE-VALLORBE, 16 MAI 1915

Le train pour Paris pénètre, du côté suisse, dans le tunnel du Mont-d'Or. La puissante locomotive qui le remorque est du type « Pacific », le plus récent modèle des locomotives du P.-L.-M.

*Phot. Marcel Dérias, Ballaigues.*