

Ligne de chemin de fer Frasné-Vallorbe **Cartes d'époque et quelques autres**

A - Quelques rappels historiques : deux textes utiles

A1 - "La ligne Frasné-Vallorbe", Bulletin Technique de la Suisse Romande, 25 mars 1911

"Vers 1880, les adversaires du tunnel du Simplon citaient déjà à l'appui de leurs arguments le fait que la ligne d'accès Paris-Dijon-Lausanne ne se prêtait pas sur toute sa longueur à un grand trafic international : il s'agissait notamment du tronçon Pontarlier-Vallorbe qui présentait des courbes de 300 m de rayon et des déclivités, que certains déclaraient être irréductibles, de 0,025. On reprochait aussi à cette section son altitude qui atteint 1014 m. et la position en rembroussement de la gare de Vallorbe".

A2 - "Frasné - Mont d'Or - Vallorbe", Belloncle P., Cuynet J., Editions La Régordane, juin 1990

"En 1906, le tunnel du Simplon, dont le percement avait débuté au mois d'août 1898, était à la veille d'être terminé sans qu'ait pour autant été résolu le problème de ses voies d'accès : non encore relié à Berne par la percée du Lötschberg, il n'était accessible depuis Paris que par des voies détournées, parmi lesquelles la plus directe, reliant Pontarlier à Vallorbe par Les Hôpitaux-Neufs, constituait un point dur en raison de la médiocrité de ses caractéristiques géométriques.

A cet effet, une décision ministérielle française du 15 juin 1901 institua une commission chargée d'étudier les plus réalistes des tracés à même de donner accès au Simplon au départ de la France.

Trois projets furent examinés :

- *Saint-Amour - Bellegarde, traversée en grande partie à créer dans le sud du massif jurassien, et devant être assortie d'une rectification de la ligne Bellegarde - Saint-Gingolph par la rive sud du Léman ;*
- *Rectification de la ligne existante Mouchard - Lausanne par l'exécution d'un raccourci Frasné - Vallorbe, supprimant le détour par Pontarlier et surtout par la ligne de Jougne, au profil difficile ;*
- *Construction d'une ligne directe Lons-le-Saunier - Genève sous le Col de la Faucille, pouvant soit s'arrêter à Genève, soit se relier aux lignes françaises de la Haute-Savoie par le fameux raccordement des Eaux-Vives.*

On imagine aisément la vive polémique que purent susciter ces projets concurrents, au fur et à mesure de leur publication par la commission...

Pour des raisons financières évidentes, le deuxième projet fut retenu au détriment des intérêts du canton de Genève et des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Du côté suisse, la Confédération et la Compagnie ferroviaire du Jura - Simplon (JS) étaient l'une et l'autre favorables au raccourci Frasné - Vallorbe.

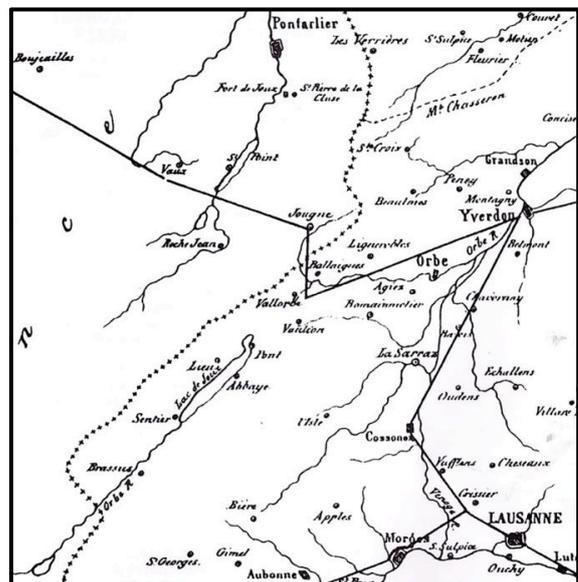
Les 14 et 15 octobre 1902, les deux compagnies ferroviaires intéressées — le P.-L.-M. (Paris - Lyon - Méditerranée) et le Jura - Simplon - signèrent un traité définissant les conditions d'exécution des travaux à entreprendre en vue de l'établissement de cette nouvelle ligne".

B - Carte de 1853 - Un projet... inabouti

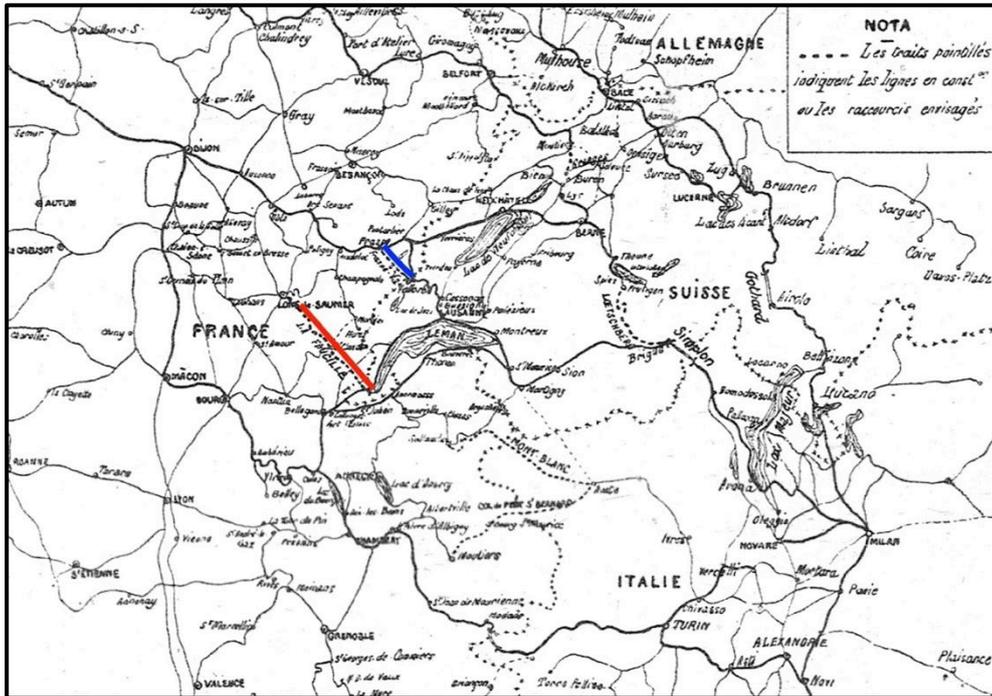
Première carte mentionnant le tracé d'une possible ligne allant de Salins à Saint-Maurice (Suisse) par Jougne et Yverdon, juillet 1853 (détails).

In Vuadens, *Le chemin de fer à Vallorbe, une épopée internationale*, 1993.

Ou encore, le Jura, une belle chicane!...



C - Vers 1900 - Des projets de ligne internationale : une vive concurrence



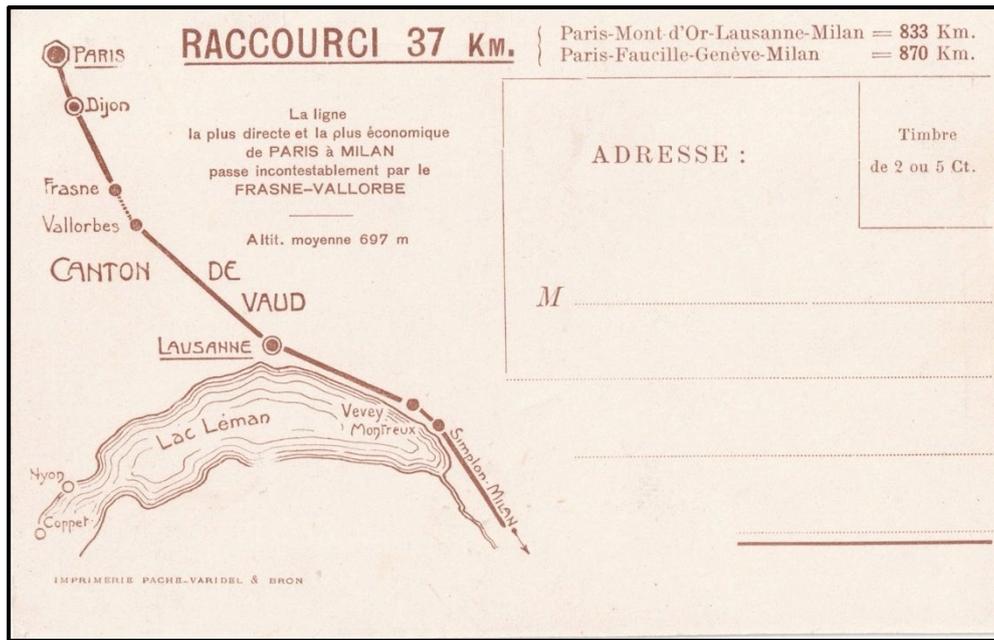
Tracé des projets des lignes entre Paris et l'Italie par le raccourci Frasne-Vallorbe et par le tunnel de la Faucille. In Collange, 1901, *Ligne de Frasne à Vallorbe. Études et triangulation du souterrain du Mont-d'Or*. Bulletin techn. de la Sté des Anciens Élèves des Écoles nationales d'arts et métiers, mars 1911, n°3.



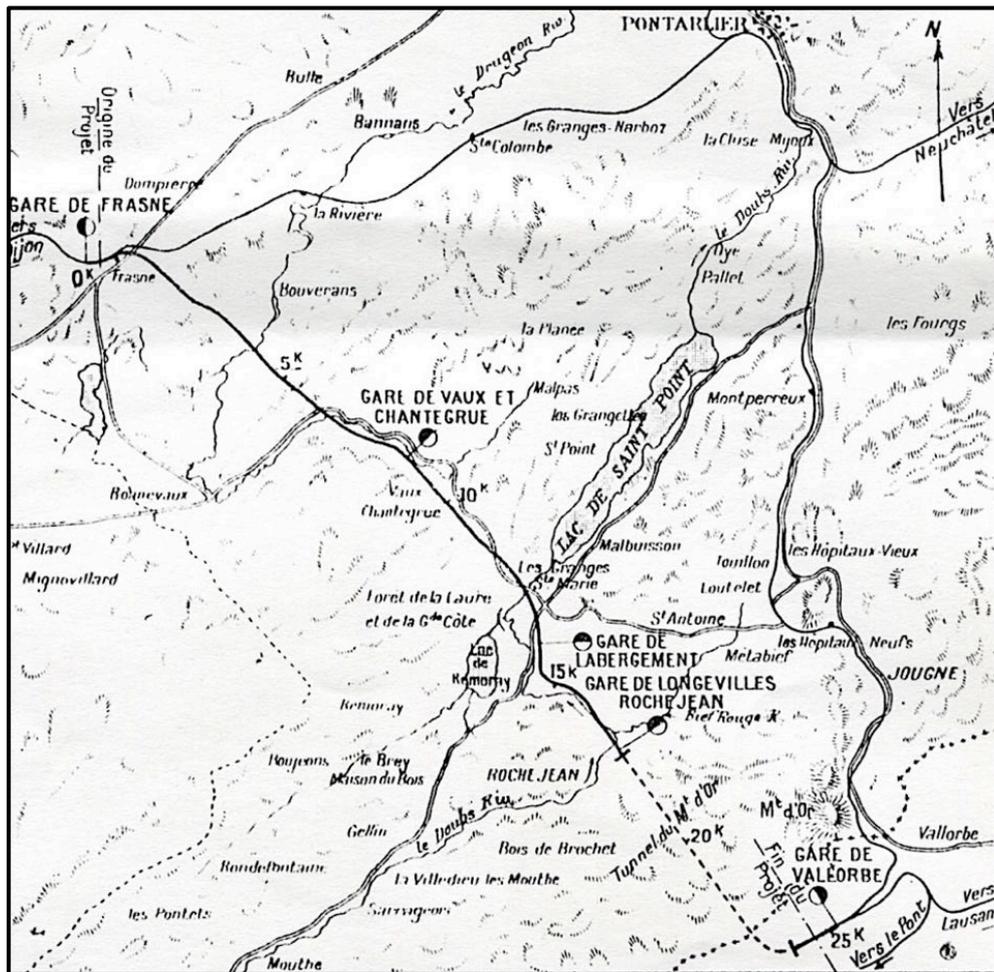
Carte montrant les lignes franco-suisse d'accès au Simplon. et notamment celle de Frasne-Vallorbe. In Maurice Honoré, *La ligne franco-suisse de Frasne à Vallorbe et la tunnel du Mont-d'Or*. Le Génie Civil, N°1636, 18 oct. 1913.

“Les traits ponctués partant de Lons-le-Saunier et de Saint-Amour pour aboutir à Genève et à Bellegarde sont de simples projets qui n'ont pas été adoptés” (M. Honoré).

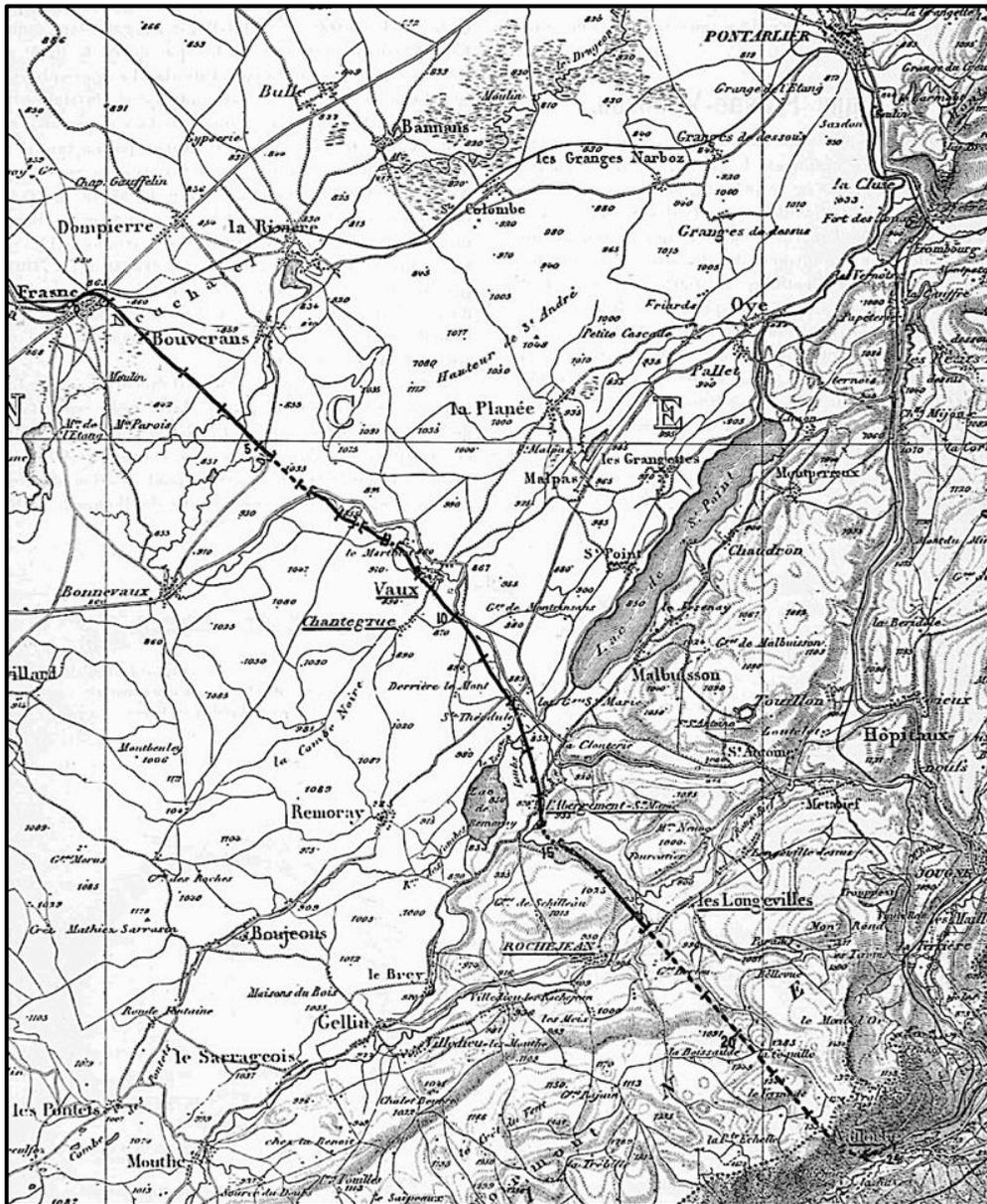
Comment influencer la décision à l'âge d'or de la carte postale ! ... (Réf. JM356, coll. Vionnet. Edit. Sadag)



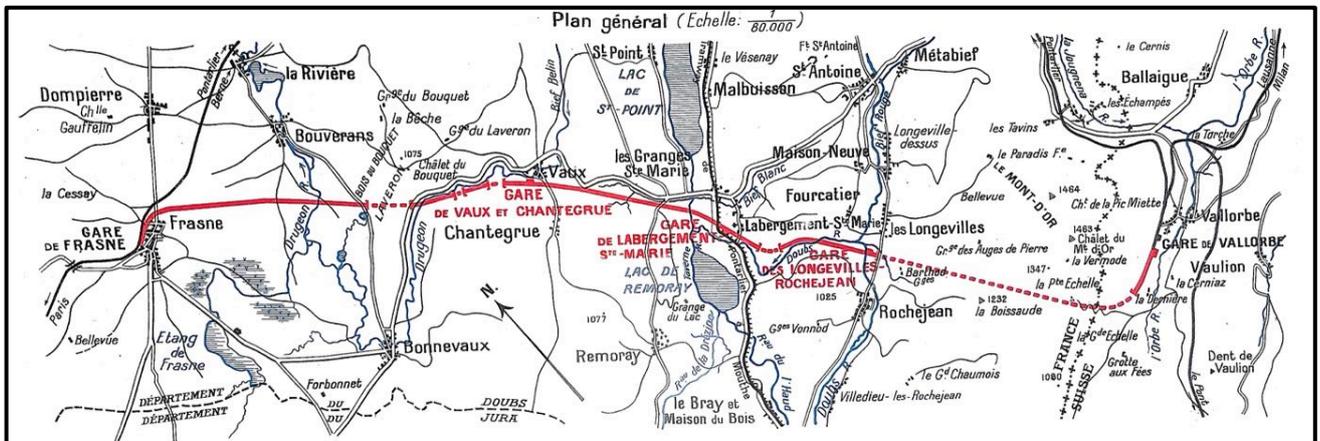
D - En 1910-1915 - Le projet P.-L.-M. définitivement approuvé et réalisé



Carte de la région des lignes Frasne-Pontarlier-Vallorbe et Frasne-Vallorbe.
 In Maurice Honoré, *La ligne franco-suisse de Frasne à Vallorbe et la tunnel du Mont-d'Or*. Le Génie Civil., N°1636, 18 oct. 1913.

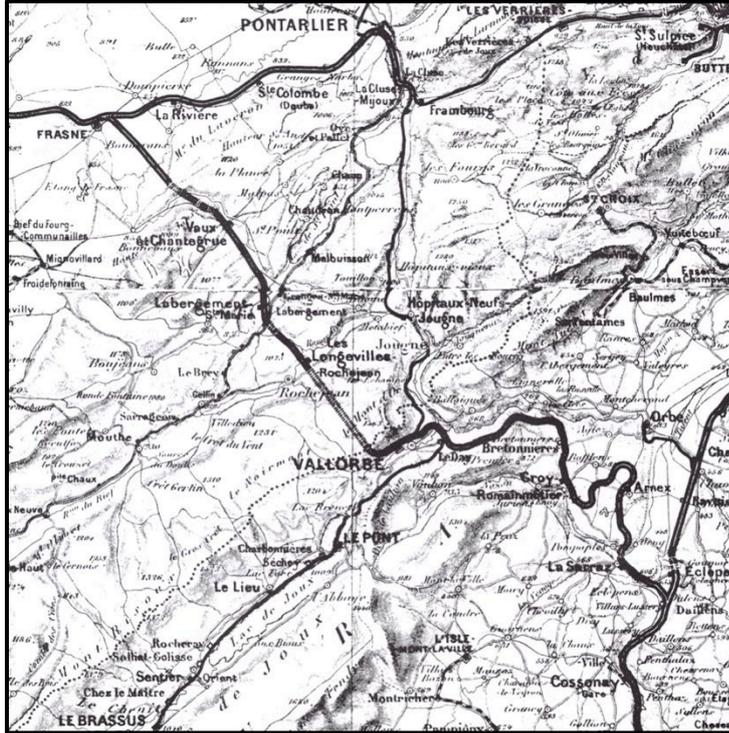


Tracé de la ligne Frasnais-Vallorbe (Service topographique fédéral). In Bulletin technique de la Suisse romande, 1911, *La ligne Frasnais-Vallorbe*.



P.-L.-M., Ligne de Frasnais à Vallorbe, plan général.
 In Cie des chemins de fer P.-L.-M., *Ligne de Frasnais à Vallorbe, Rapport sur l'exécution des travaux et les dépenses effectuées*, Cie du P.-L.-M., Bourges, 1921, PL I.

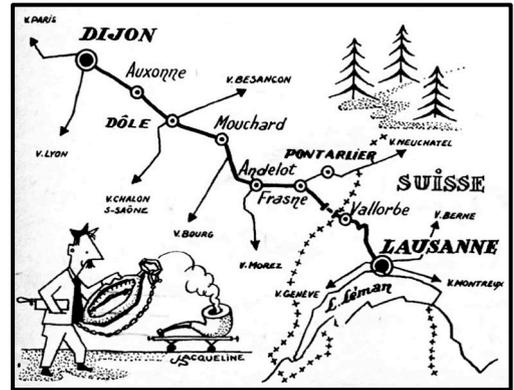
E - Vallorbe en 1933, un nœud ferroviaire jurassien...



Ci-contre, Vallorbe, point de départ de quatre directions ferroviaires, en 1933, à l'espace de l'extension maximale du réseau ferré jurassien.

In Vuadens, *Le chemin de fer à Vallorbe, une épopée internationale, 1993.*

Et juste pour le plaisir...



La Vie du Rail, 25 avril 1954

F - Pour terminer... Belloncle, 1990

Tracé de la ligne Frasne-Vallorbe.

In P. Belloncle et J. Cuyenet. *La ligne du Mont d'Or - Directe Frasne-Vallorbe.* E.A. (Eisenbahn Amateurs Suisse), juin 1990. Carte de P. Belloncle (1990).

