

Lausanne, carrefour ferroviaire international

Autor(en): **Moruzzi, Fulvio**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **124 (1998)**

Heft 17/18

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-79396>

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.

Lausanne, carrefour ferroviaire international

Par Fulvio Moruzzi,
prof. de planification
régionale,
Ecole d'ingénieurs de
Genève,
rue de la Prairie 4
1202 Genève

Le 19 mai 1906, le président de la Confédération, Forrer, et le roi d'Italie, Victor Emmanuel III, inaugurèrent le premier tunnel du Simplon et les festivités continuèrent à Milan.

Après huit ans de travail, les 20 km (19,803 m pour être plus précis) étaient mis en service.

Désormais, Lausanne ne se situait plus seulement à la croisée d'un axe transcontinental reliant le Portugal à la Scandinavie et d'une voie terminant en cul de sac au fond du Valais : elle était désenclavée et devenait un important carrefour ferroviaire international.

Le nouvel axe ne tarda pas à éveiller les convoitises et les disputes internationales. Mais la compréhension de l'enjeu demande un petit rappel historique.

Le mythique Orient-Express : la longue gestation d'une grande ligne

En 1853, l'esprit d'initiative régnant dans les nouveaux Etats d'Amérique du Nord s'était emparé d'un jeune homme de 22 ans, troisième d'une famille de dix enfants : George Mortimer Pullman. L'inconfort d'un voyage nocturne sur les 60 km reliant les villes de Buffalo et Westfield, l'incita à créer les premiers wagons-lits. Ces voitures impressionnèrent un autre jeune homme, le Belge Nagelmackers, qui les introduira en Europe. Soutenu par son souverain, le roi des Belges Léopold I^{er}, Nagelmackers procéda, en 1872, à l'essai de ces véhicules entre Paris et Vienne, sur la ligne qui sera celle de l'Orient-Express.

Le 17 mai 1873, Nagelmackers accomplit un nouveau pas vers la création des premières lignes continentales européennes et même transcontinentales, puisque dans les années 1930, le Simplon-Orient-Express / Taurus-Express revendiquera la liaison entre trois continents, grâce à ses têtes de ligne égyptienne (Le Caire) et irakienne (Bagdad). Le succès immédiat le poussa à créer, le 4 dé-

cembre 1876, avec le financier américain Mann, la Compagnie internationale des Wagons-lits. Pour l'itinéraire de la première ligne de l'Orient Express par le sud de l'Allemagne, Nagelmackers négocia donc des concessions avec des compagnies d'Alsace-Lorraine, du grand-duché de Bade, des royaumes de Wurtemberg, de Bavière, de l'empire austro-hongrois et du royaume de Roumanie. L'accord signé le 17 mai 1883 donna naissance au « Train Express d'Orient ». L'inauguration officielle eut lieu à Paris le 4 octobre de la même année.

À l'époque, le réseau ferroviaire dans les Balkans ne permettait pas encore de gagner Constantinople. Le voyage était interrompu à la frontière entre la Roumanie et la Bulgarie. Après la traversée du Danube en bac à vapeur, un train assurait le parcours jusqu'au port de Varna sur la mer Noire ; Constantinople était alors ralliée par bateau. Le premier juin 1889, la ligne Belgrade-Nis (bifurcation des voies reliant la Grèce et la Bulgarie) fut raccordée à celle déjà existante entre Philippopoli (l'actuelle Plovdiv) et Constantinople via Sofia.

En 1906, le percement du tunnel du Simplon offrait un nouveau parcours, de 60 km plus court que celui passant par l'Allemagne.

Cet itinéraire ne tarda pas à faire ombrage à celui existant. Un mois après l'inauguration, une conférence internationale fut réunie à Brème, lors de laquelle le directeur général de la compagnie Paris-Lyon-Marseille (PLM) se heurta à une forte opposition des représentants de l'Allemagne et des pays de l'empire austro-hongrois. L'Italie, qui occupait souvent une position inconfortable au sein de la Triple Alliance (qui la liait à l'Allemagne et à l'Autriche), n'hésita pas à exprimer un certain penchant pour la nouvelle ligne qui desservait quelques-unes de ses plus importantes régions. À la fin des débats, il fut concédé aux adeptes de la ligne du sud de l'Eu-

rope un « Simplon Express » desservant Londres-Calais-Paris-Lausanne et Milan. **271**

Après l'interruption durant la première guerre mondiale, le service fut repris à la suite de la Conférence de paix réunie à Paris, le 18 janvier 1919. Une commission des représentants des pays alliés adopta alors un itinéraire évitant les pays germaniques. Le nouveau « Simplon-Orient-Express » suivrait le parcours Londres, Calais (ou Boulogne), Paris, Vallorbe-Lausanne, Simplon, Milan, Venise, Trieste et Zagreb. À partir de Vinkovci (près de Belgrade) il aura deux branches :

- Bucarest-Constanza-Odessa,
- Belgrade-Constantinople-Athènes (le point de bifurcation sera reporté à Belgrade dès que sera réalisée une jonction plus directe entre la Serbie et la Roumanie).

A Milan, le Simplon-Orient-Express avait une correspondance avec le Bordeaux-Milan passant par Lyon, le Mont-Cenis et Turin (ligne du 45^e parallèle). Par manque de rentabilité, cette ligne fut supprimée en 1925.

Le repliement de la Turquie sur l'Anatolie, avec sa nouvelle capitale Ankara, ainsi que l'attribution, par la SDN, du mandat de la Syrie et du grand Liban à la France et de celui de la Mésopotamie et de la Palestine à l'Angleterre, augmenta l'intérêt de la liaison entre l'Europe et le Moyen-Orient.

En 1925, une réunion des délégués des administrations ferroviaires du « Simplon-Orient-Express » se réunit à Baden-Baden afin d'aborder le problème de l'extension des services au-delà du Bosphore. A cette rencontre participèrent également les représentants du réseau turc Anatolie-Bagdad et de la Société française de la ligne Bozanti-Alep-Nissibine.

À cette occasion, il fut décidé la création de nouvelles lignes complémentaires à celles du Simplon-Orient-Express, ainsi que la jonction entre Tripoli (Liban) et le Caire.



On aborda même la question d'un tunnel sous le Bosphore. Au-delà de Constantinople, le Taurus-Express, inauguré le 15 février 1930, traversait l'Anatolie et disposait d'Alep de deux ramifications: l'une en direction de Damas, l'autre vers Bagdad. Enfin, certains projets envisageaient même des lignes jusqu'au golfe Persique et vers l'Inde. Après la 2^e Guerre mondiale, l'essor de l'aviation civile mit fin à ces rêves.

La traversée du Jura par les Verrières

Le succès des prestigieux convois vers l'Orient ne devrait pas occulter les efforts entrepris dès le milieu du XIX^e siècle pour réaliser la liaison Paris-Lausanne et les difficultés rencontrées.

En France, l'étude d'une ligne entre Dijon et Belfort, par Dole et Besançon, fut déjà autorisée par une loi votée en 1846.

Le principe d'un embranchement vers la Suisse éveilla des lueurs d'espoir en 1852, quand le ministre des Travaux Publics, à l'insti-

gation de Napoléon III, fut autorisé à octroyer une concession pour un tronçon de 32 km desservant les Salines d'Arc à proximité de la célèbre cité que Ledoux érigea pour le roi de France (Arc-et-Senans).

La ligne ouverte le 25 juin 1855 fut cédée l'année suivante, par la société des Salines alors propriétaire, à la compagnie « Paris-Lyon », qui possédait déjà « Dijon-Belfort ».

La puissante compagnie avait des visées sur des ramifications allant jusqu'à Pontarlier et Neuchâtel, ce qui déclencha une réaction des édiles de Besançon qui voyaient leur ville exclue du réseau. Ils bénéficiaient toutefois de l'appui de représentants de la compagnie de l'Est, permettant ainsi de concurrencer le Paris-Lyon.

Deux lignes étaient donc en concurrence: celle soutenue par le « Paris-Lyon » vers Dole, Salins, Pontarlier et Neuchâtel et celle proposée par la compagnie de l'Est desservant Besançon, La Chaux-de-Fond et Bienne. Après

moult démarches, le Conseil Général des Ponts et Chaussées examina la dernière en 1856. Mais le destin des lignes se jouait dans les coulisses de la finance: en rachetant les concessions des banques Pereire et Crédit Mobilier, principaux promoteurs de la ligne de Belfort, la Banque Bartholony-Rotschild-Talbot, qui soutenait la société Paris-Lyon, diminuait les chances du tronçon reliant Besançon et Belfort.

La banque Pereire, déjà propriétaire de la compagnie ferroviaire « Ouest-Suisse », obtint (en guise de consolation et avec l'intention non avouée de retarder les travaux) une concession pour une liaison entre Pontarlier et Vallorbe en passant par le col de Jougne.

Le 10 mai 1857, la voie ferrée depuis Dijon atteignait Salins-les-Bains et était exploitée par la compagnie « Paris-Lyon », qui depuis le 11 avril 1857 était devenue « Paris-Lyon-Méditerranée » (PLM).

Le 1^{er} août 1860, une loi sanctionnait la concession au PLM pour la ligne Dole, Pontarlier et Les Verrières, où la ligne suisse avait déjà franchi la frontière en 1859.

Lors de la poursuite de travaux vers les hauts plateaux du Jura, les difficultés dans la cuvette de Salins obligèrent les ingénieurs du PLM à chercher un itinéraire plus favorable et avec une pente inférieure à 30 mm/m. Le tracé dut être revu et 9 km avant Salins, le parcours fut définitivement détourné de cette ville.

À noter que dans le canton de Neuchâtel, une dispute entre les partisans du franchissement de la frontière, soit au col des Roches (Le Locle) soit aux Verrières, alla jusqu'à la dissolution du Conseil d'Etat en 1853.

À la fin, ce fut le projet des Verrières, défendu par le conseiller National Lambelet, originaire de cette localité, qui fut adopté. Du côté français, la ligne jusqu'à Pontarlier fut enfin inaugurée le 15 novembre 1862. Quelques années plus tard, vers la fin 1871, les ar-

mées de Bourbaki en dérouté franchissaient la frontière à ce passage franco-suisse.

La percée du Mont-d'Or

Mais en Suisse, d'autres destinations attendaient. En Valais, le Français Lavalette avait déjà obtenu une concession pour une liaison entre le Bouveret et l'Italie.

La ligne ferroviaire atteignit Sion le 5 mai 1860, au moment où le percement du Simplon avait été enfin approuvé par les intéressés.

Genève, la Savoie et Vaud revendiquèrent alors des lignes d'accès au Simplon.

Le canton de Vaud passa à l'attaque en allouant en 1856 une importante subvention à la Compagnie de l'Ouest-Suisse¹ pour réaliser une ligne entre Vallorbe et le Valais et un an plus tard, il portait l'offensive sur le front français en proposant au PLM l'indispensable raccordement entre Pontarlier et Vallorbe. Sous l'impulsion de Napoléon III, une convention fut signée le 11 juin 1857. Après différentes vicissitudes, le tronçon suisse fut réalisé par l'entrepreneur Alazar, entre 1876 et 1880. Sur France, la rampe de Vallorbe à Jougne fut enfin construite avec une inclinaison moyenne de 23 mm/m. Dans le secteur suisse, afin de ne pas dépasser une pente de 20 mm/m, on réalisa la boucle de plus de 10 km près d'Arnex. Lors de l'inauguration du tronçon Daillens-Vallorbe, les conseillers fédéraux Schenk et Cérésole se félicitèrent de la réalisation de ce maillon important de la ligne Paris-Milan vers l'Orient.

Après l'ouverture du tunnel du Simplon, divers itinéraires des voies d'accès étaient revendiqués :

- l'un atteignant Genève par un tunnel sous la Faucille,
- un autre de Dijon à Lausanne, mais avec le raccourci entre

Frasne et Vallorbe, par un tunnel sous le Mont-d'Or,

- enfin l'un passant par la rive gauche du Léman et reliant Bellegarde à St. Gingolph.

Le détour par Pontarlier était manifestement un non-sens, alors qu'un parcours direct plus court entre Vallorbe et Frasne permettait d'éviter un tracé sinueux avec des pentes très fortes (jusqu'à 25 mm/m).

Malgré l'opposition de certains départements français, les compagnies ferroviaires intéressées, PLM et JS (Jura Simplon), ainsi que la Confédération Suisse, étaient favorables à la solution la moins onéreuse : celle du Mont-d'Or. En 1907, le Conseil d'Etat du canton de Vaud prit envers le PLM, sous réserve, l'engagement de participer aux frais de la construction de la ligne du Mont-d'Or avec une subvention de 2 millions de francs suisses.

Pendant ces longues tergiversations, d'autres lignes en gestation commençaient à porter ombrage à la voie du Mont-d'Or, et notamment celle du Lötschberg (qui depuis Berne aurait pu relier facilement le Simplon) et le tunnel sous le Jura du Grenchenberg (financé par la France), qui depuis Belfort ou Bâle, permettait de faciliter encore davantage l'accès à l'axe Lötschberg-Simplon.

Le 18 juin 1909, une convention de 21 articles fut enfin signée entre la France et la Suisse. Elle proposait, entre autres :

- la rectification assurée par la France du tronçon Frasne-Vallorbe,
- une liaison directe entre Genève et Vallorbe par un raccourci entre Morges et Bussigny, afin d'éviter l'arrêt de Lausanne,
- la participation française à la réalisation de la ligne du Grenchenberg,
- le raccordement de Genève-Cornavin à Genève-Eaux-Vives.

Le lot du Mont-d'Or fut adjugé à la société des Grands Travaux de Marseille. Les travaux se terminèrent en avril 1915, en pleine période de guerre, avec des ouvriers

en grande partie de nationalité italienne.

Enfin, la ligne de Jougne entre Pontarlier et Vallorbe, devenue inopérante, fut définitivement fermée au trafic voyageurs le 18 avril 1939.

La pénurie de charbon en Suisse stimula l'électrification des lignes. Ce fut le cas pour le tronçon Daillens-Vallorbe en 1925. Le Simplon-Orient-Express fut ainsi tracté de Vallorbe à Domodossola par des locomotives électriques. Avec l'arrivée de ces machines lourdes, il devint nécessaire de remplacer le vieux tablier métallique du viaduc du Day près de Vallorbe par un viaduc en pierre réalisé entre 1923 et 1924.

Un nouveau combat pour Paris-Lausanne-Milan

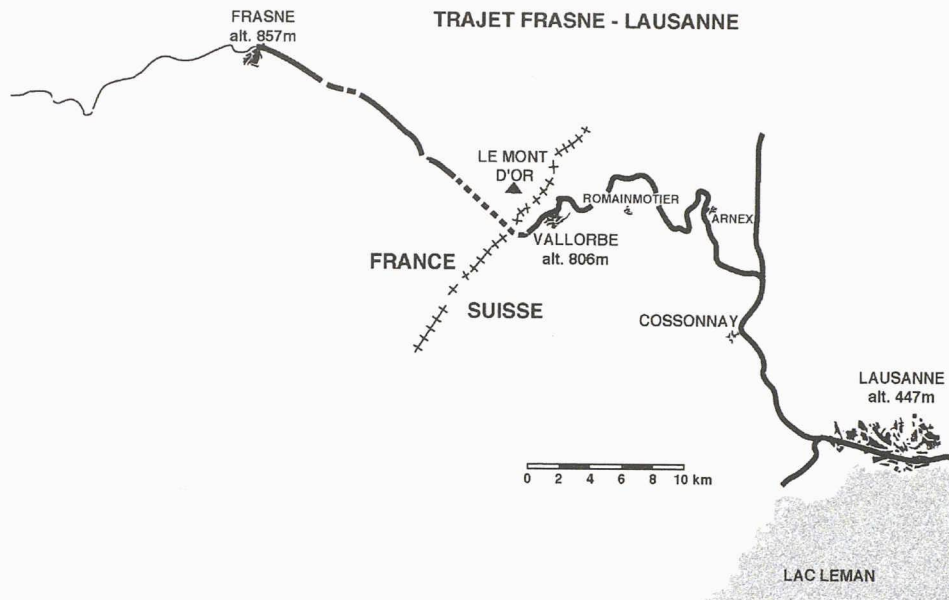
Avec l'introduction du TGV entre Paris et Lausanne en 1984, la durée du trajet a considérablement diminué sur l'ensemble du parcours, passant de 4h47' en 1919 à 3h50' en 1998, mais elle a peu varié sur le tronçon Lausanne-Vallorbe : 42' en 1919 (desservi à l'époque par des machines à vapeur) et 32' en 1984 par le TGV. Si Lausanne et le canton Vaud veulent rester à la pointe du progrès, il faut qu'ils se battent comme ils se sont battus jadis, et la Suisse doit apporter une contribution financière, comme lors de la réalisation des premières lignes.

Les gains de temps sur le tronçon vaudois ne seront pas extraordinaires, mais si on veut des lignes performantes, il faut que tous les maillons du réseau soient efficaces ! Dans le programme *Rail 2000*, si l'on se base sur les documents publiés par l'Office fédéral de l'aménagement du territoire, aucune amélioration n'est prévue sur ce tracé, contrairement à la ligne Genève-Berne. Inadmissible !

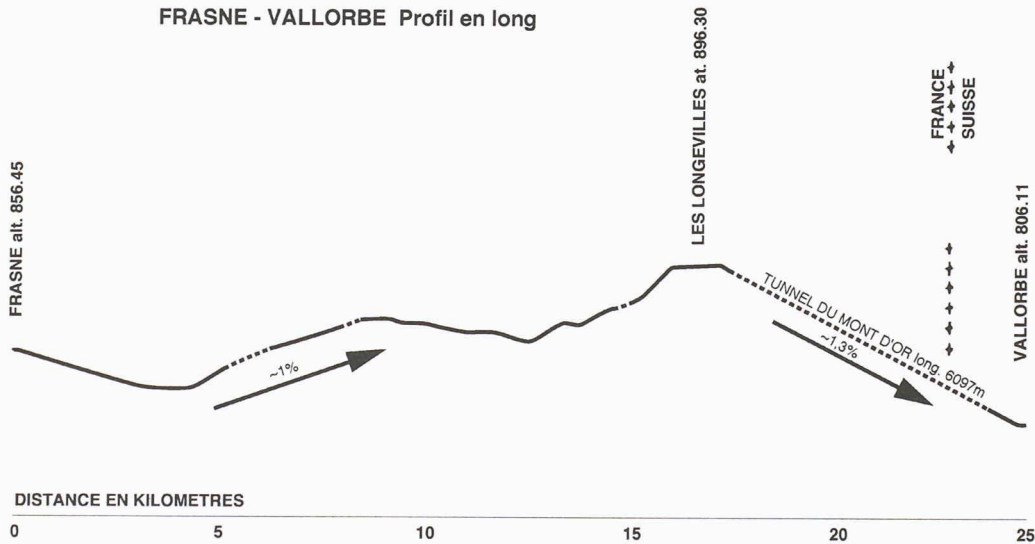
Du côté des CFF, il semble que des démarches soient en cours, mais pour le moment rien n'a été divulgué.

Des édiles vaudois questionnés à ce sujet évacuent rapidement le sujet en se déchargeant sur la

¹ Voir BELLONCLE, CUYNET : « Le Transjuralpin », Edition du Cabri, 1985 (F-06540 Breil-sur-Roya), p. 18



FRASNE - VALLORBE Profil en long



France: ils ne « savent pas ce qu'ils veulent » !

L'esquive ne date pas d'aujourd'hui. En 1862, lors de la construction du secteur entre Daillens et Vallorbe, sur l'axe Lausanne-Paris, quand il s'agissait de sonder les intentions des Français sur la mise en chantier de la ligne sur leur territoire, les élus vaudois écrivirent à la direction du PLM: « Nous sommes à même de croire que cette ligne en direction de la France n'aboutisse à une impasse du côté de la frontière, prouvez-nous votre bonne foi » (*sic*)².

Déjà à l'époque, il était clair que le PLM ne commencerait les travaux

que lorsque la compagnie de l'Ouest-Suisse aurait fait de même sur sol vaudois.

Actuellement, il sera difficile d'obtenir quoi que ce soit, si de notre côté nous ne prenons pas des initiatives et si nous n'investissons pas dans la création ne fût-ce que d'un tronçon de ligne conforme aux normes actuelles.

Bien entendu, en France et notamment entre Frasné et Arc-et-Senans, le tracé actuel est très sinueux et la création d'un nouveau parcours demandera des investissements importants.

Il est clair que des lignes à grande vitesse, bien conçues, peuvent concurrencer des parcours tortueux plus directs. La ligne Paris-Milan, desservant Lyon et Chambéry, bien que plus longue pour-

rait être tout aussi rapide que celle passant par Lausanne.

Toutefois, la Suisse se doit de disposer d'un réseau qui mette en valeur des régions comme les cantons de Vaud et du Valais. La ligne du Simplon est sûrement tout aussi intéressante pour ce dernier canton que la tangentielle du Lötschberg, qui ne fait qu'effleurer le secteur de Brigue.

Tout pittoresque qu'il soit, le trajet actuel entre Lausanne et Vallorbe n'est qu'un parcours de tortillard indigne des convois circulant déjà actuellement sur la ligne, et à plus forte raison de ceux du futur.

Il peut évidemment faire encore le bonheur de rêveurs ou de peintres du dimanche, mais ne permet pas la circulation de convois, écologiquement propres, pouvant concurrencer les jets très polluants et fort consommateurs de kérosène.

Pour les liaisons transjuranes du siècle passé, les Suisses ont su faire preuve d'initiative. Lors de la construction de la ligne Neuchâtel-Pontarlier, le tronçon suisse atteignait déjà la frontière en 1859, alors que du côté français elle n'était terminée qu'en 1862.

En cette période de morosité, la Suisse pourrait de nouveau prendre l'initiative et démontrer à elle-même et aux autres que son dynamisme est toujours vivant !

Bibliographie

HEIKE SCHILLER, LUCA SIERMANN: « Orient-Express », Reich Verlag, Lucerne, 1990

JEAN DES CARS ET JEAN-PAUL CARACALLA: « Orient-Express - Un siècle d'aventures ferroviaires », Denoël, Paris, 1995, 2^e éd.

CFF: « Cinquantenaire du tunnel du Simplon », *Bulletin CFF*, N° 5/1956

PATRICK BELLONCLE, JEAN CUYNET: « Le transjuralpin - Du Franco-Suisse au TGV », Les éditions du Cabri, Breil-sur-Roya, 1985

PATRICK BELLONCLE, JEAN CUYNET: « Frasné - Mont d'Or - Vallorbe », La Regordane, Saint-Laurent du Var, 1990