

E 8001 (B) 3/4

*Le Président de la Direction des Chemins de fer Jura-Simplon, E. Ruchonnet,  
au Département des Postes et des Chemins de fer*

L Note confidentielle pour le Département des Chemins de fer

Berne, 14 janvier 1902

Monsieur l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Jacquier, secrétaire et rapporteur de la *Commission française d'étude des lignes d'accès au tunnel du Simplon*, nommée par le Ministre des Travaux publics, a bien voulu me rendre visite le 30 décembre dernier et me remettre, à titre confidentiel, un exemplaire de son rapport adopté par la Commission dans sa séance du 17 décembre dernier.



Ce rapport ne tardera pas à être rendu public.

Voici en attendant quelles en sont les conclusions:

1. Ligne de Lons-le-Saunier à Genève. La prise en considération de cette ligne n'est votée par aucun membre de la Commission et elle est repoussée par 13 voix sur 21 membres présents (séance du 12 novembre 1901<sup>1</sup>).

2. Rectification de la ligne Bellegarde à Saint-Gingolph. Sur 23 membres présents, 11 émettent un avis favorable et 1 un avis défavorable (séance du 10 décembre).

3. Ligne St-Amour à Nantua et à Bellegarde. 9 voix pour et 4 contre (même séance).

4. Raccourci et rectification de la ligne de Mouchard à Pontarlier et à Vallorbe. La question soumise au vote de la Commission a été précisée dans les termes suivants:

Améliorations de la ligne du Jura par une rectification comportant la construction d'une nouvelle ligne de la Joux ou de Frasné à Vallorbe, ou bien de Pontarlier à Vallorbe par la vallée du lac de St-Point.

La proposition ainsi formulée a réuni 10 voix favorables et 7 défavorables (même séance).

On voit qu'il ne se dégage de ces conclusions aucune orientation nettement déterminée, ce à quoi l'on pouvait s'attendre étant donnée la composition de la Commission dont chaque groupe a généralement voté dans le sens des intérêts de sa région.

On doit cependant admettre que si la ligne Lons-le-Saunier a été écartée par le fait de son coût énorme (130 millions), celle de St-Amour—Bellegarde le sera également pour le même motif, son coût étant d'environ 62 millions qui seraient à fournir entièrement par la France. Diverses indications provenant de bonne source ne laissent subsister aucun doute à cet égard.

De tous les projets mis en avant, deux seuls surnagent donc, savoir:

1. Le Frasné—Vallorbe (Coût environ 25 millions).

2. La rectification de profil (à ramener de 18 à 12 ‰ avec mise en double voie de la ligne Bellegarde—St-Gingolph (Coût environ 23 millions).

L'exécution simultanée de ces deux projets constituerait pour la Suisse une solution avantageuse de la question des lignes d'accès au Simplon, côté nord. Le Frasné—Vallorbe assurerait en effet la communication la plus courte entre Paris, Lausanne et Milan et donnerait ainsi satisfaction aux aspirations des cantons romands, de Vaud en particulier. Sans être aussi intéressant pour les cantons de Genève, de Neuchâtel et de Berne, le Frasné—Vallorbe améliorerait cependant leurs communications avec Paris en mettant à leur proximité et à leur disposition une route de premier ordre au lieu d'une route de deuxième ordre, ce qu'est actuellement la ligne Lausanne—Pontarlier—Paris.

D'autre part, la rectification de profil et la mise en double voie de la ligne Bellegarde—St-Gingolph en ferait une route de premier ordre comme ligne d'accès au Simplon pour la Haute-Savoie, la région lyonnaise et le centre de la France.

---

1. *En bas de la page figure la note suivante:* Il est juste de rappeler que trois membres de la Commission, favorables à la ligne de Lons-le-Saunier à Genève, sous réserve d'une subvention de la Suisse, avaient donné leur démission et n'ont pas pris part au vote.

Elle permettrait d'acheminer sur le Simplon une partie importante du trafic français qui prend actuellement la route du Mont-Cenis et qui ne prendra jamais celle de Vallorbe. Comme suite à la rectification de profil et à la mise en double voie de la ligne Bellegarde—St-Gingolph, la Suisse aurait aussi à rectifier le profil de la petite section St-Gingolph—Bouveret et à mettre cette section en double voie ainsi que celle Bouveret—St-Maurice.

Dans le cas où la Suisse réussirait à faire agréer ces deux projets par le Gouvernement français, la question des lignes d'accès au Simplon, côté nord, recevrait, me semble-t-il, une solution très satisfaisante qui compléterait heureusement celle donnée dernièrement par le Parlement italien aux lignes d'accès, côté sud, laquelle ne laisse rien à désirer.

Si le Gouvernement fédéral partage cette manière de voir, il serait indiqué de commencer par prendre officieusement contact avec les représentants aux Chambres françaises des députés de la Haute-Savoie. Le concours de ces députés, qui sont très agissants, pourrait s'exercer efficacement soit auprès du Ministre des Travaux publics et du Gouvernement français, soit devant le Parlement.

Monsieur l'Ingénieur Jacquier auquel j'ai fait part de ce point de vue, comme m'étant strictement personnel, l'a accueilli avec faveur, à titre personnel également, et s'est déclaré prêt à lui accorder son concours.

L'on doit cependant se demander si cette combinaison écartera à tout jamais les projets Lons-Le-Saunier—Genève et St-Amour—Bellegarde. Personne ne saurait l'affirmer d'une façon absolue, mais il est cependant certain qu'il s'écoulera tout au moins une ou deux générations avant que ces projets puissent être remis en discussion.

Quant à Genève, ce canton consacra vraisemblablement ses ressources à la création d'une ligne de jonction entre ses gares de Cornavin et des Vollandes. Il ne pourra se plaindre ni du fait que ses relations de trafic avec le Simplon seront améliorées sur la rive gauche du Léman, ni de la création de Frasnè—Vallorbe qui améliorera aussi ses communications avec Paris, surtout si l'on épargne aux voyageurs le crochet sur Lausanne en utilisant le delta de Bussigny.

J'ajoute en terminant que lors des études de la double voie Daillens—Vallorbe, la Compagnie Jura—Simplon a prévu, pour le moment où le trafic l'exigera, l'exécution d'une ligne directe Vallorbe—Bussigny offrant un tracé plus court et des rampes plus favorables que la ligne Daillens—Vallorbe.

Malgré son caractère sommaire, l'exposé qui précède paraît suffisant pour permettre au Conseil fédéral de s'orienter et de décider si, dans la question des lignes d'accès au Simplon, côté nord, il lui convient de prendre en considération la double solution indiquée ci-dessus et de s'engager dans cette voie. Je suis prêt d'ailleurs à compléter la présente note sur les points où le Département le jugerait utile.

P. S. Un exemplaire du rapport de la Commission est joint. J'ai remis précédemment au Département un exemplaire du rapport préparatoire.