

Les gares douanières communes franco-suissees pour le trafic des voyageurs et des bagages

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **31 (1951)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888569>

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.

LES GARES DOUANIÈRES COMMUNES FRANCO-SUISSES

pour le trafic des voyageurs et des bagages

Les renseignements qui suivent nous ont été obligeamment communiqués par M. Louis Delacarte, chef d'exploitation de la région du sud-est de la S. N. C. F.

A la fin du siècle dernier, il arrivait souvent, par suite de l'implantation des gares frontières sur leur territoire national, que les voyageurs aient à subir deux contrôles successifs dans deux gares consécutives éloignées de quelques kilomètres seulement. Une telle situation compliquait à l'extrême les déplacements internationaux.

A la frontière franco-suisse le cas se présentait à :

- Saint-Louis-Bâle.
- Delle-Porrentruy.
- Pontarlier-Vallorbe ou Les Verrières.
- Bellegarde-Genève-Cornavin.

Aussi, dans un but de commodités pour les voyageurs, les administrations des chemins de fer se sont-elles, dès leur origine, efforcées d'obtenir la centralisation en un même point de la visite douanière des voyageurs et de leurs bagages, en créant des gares internationales.

Mais alors que de telles gares existaient à la frontière franco-italienne, à Modane et à Vintimille, régies par la Convention du 20 janvier 1879, aucune gare de cette nature ne fonctionnait à la frontière franco-suisse.

Cette situation fâcheuse fut redressée progressivement au fur et à mesure que purent être menées à bien les négociations diplomatiques entre les gouvernements.

La première gare internationale établie entre la France et la Suisse fut la gare de Vallorbe.

Vallorbe : Au début de ce siècle les opérations de douane s'effectuaient, sur les territoires respectifs des deux nations, d'une part à la gare de Pontarlier, pour la douane française, d'autre part à Vallorbe et aux Verrières pour la douane suisse. Mais en 1914-1915, avec l'ouverture du raccourci

Frasne-Vallorbe qui entraîna un afflux de voyageurs, il fallut prendre des mesures particulières pour favoriser le développement de ce trafic et y faire face. C'est ainsi qu'une Convention diplomatique franco-suisse fut signée le 1^{er} juillet 1914 qui fit de la gare de Vallorbe une gare internationale.

Bâle : Ce fut ensuite au tour de Bâle d'être érigée le 1^{er} avril 1920 en gare internationale. Le trafic des voyageurs à la gare de Bâle l'emporta de beaucoup sur celui des autres gares frontières franco-suisse. Pendant le premier trimestre de 1950, par exemple, il est passé à cette gare près de 6.000 voyageurs par jour.

Pontarlier : Jusqu'en 1915 la gare de Pontarlier était la bifurcation obligée pour les deux directions de Verrières vers Berne et de Vallorbe vers Lausanne. Mais avec la mise en service de la ligne Frasne-Vallorbe, la gare de Pontarlier perdit quelque peu de son importance. Depuis cette époque de nombreuses demandes furent formulées pour que toutes les opérations ferroviaires et douanières fussent centralisées à Pontarlier, qui devait devenir gare internationale en 1925. Cette situation s'est prolongée jusqu'en 1940, puis fut rétablie, après la guerre au début de 1947.

Delle - Porrentruy : Depuis la création, en 1877, de la ligne de Belfort à la frontière suisse vers Porrentruy, jusqu'en 1940, les opérations ont eu lieu sur les territoires respectifs de chaque administration. Après la guerre, devant les destructions subies par la gare de Delle, il fut envisagé de transférer provisoirement à la gare de Porrentruy, les opérations des deux douanes, la gare internationale devant être implantée en



Genève Cornavin : installations de la douane et de la police suisses à la sortie de France.
(Photo Wassermann, Genève).

territoire français, à Delle, après la construction des installations nécessaires, ce qui fut le cas dès le 19 mai 1948.

Genève-Cornavin : En discussion depuis 1912, date du rachat de la ligne La Plaine-Genève par les chemins de fer suisses, la création d'une gare internationale à Genève-Cornavin ne fut réalisée qu'en 1946. Jusqu'à cette date, les voyageurs entrant en France ou en sortant via Bellegarde avaient à subir deux contrôles successifs de douane, à Genève et à Bellegarde, les deux gares étant distantes de 40 kilomètres seulement.

COMME on peut aisément s'en rendre compte, la création de gares douanières communes franco-suissees pour le trafic des voyageurs et des bagages, réalisées maintenant sur toutes les liaisons ferroviaires entre les deux pays, constitue un progrès considérable dans les relations internationales. Ces gares jouent un rôle important dans le développement du tourisme.

Il transite au total environ 1.630.000 voyageurs par an dans les deux sens, dans les gares que

nous venons de passer rapidement en revue. Ce chiffre se décompose de la manière suivante :

Bâle	550.000	voyageurs
Genève-Cornavin	400.000	—
Delle-Porrentruy	350.000	—
Vallorbe	250.000	—
Pontarlier	80.000	—

Il est possible que cette répartition se modifie quelque peu à la suite de l'électrification du tronçon Paris-Dijon, puis plus tard de la ligne Dijon-Lyon. Les améliorations d'horaire qui pourront être réalisées sur ce parcours, quand la S. N. C. F. disposera en nombre suffisant de locomotives électriques modernes 2D2, risquent fort de profiter au trafic des gares de Genève et de Vallorbe.

Nous reviendrons d'ailleurs dans le numéro de février de notre Revue sur les problèmes que pose le programme d'électrification de la S. N. C. F. Nous attirons toutefois d'ores et déjà l'attention de nos lecteurs sur les améliorations qu'amènera, dans les relations ferroviaires franco-suissees, le prochain horaire qui doit entrer en vigueur le 20 mai et dont nous donnons un premier aperçu ci-après.