Zeitschrift: Le messager suisse de Paris : organe d'information de la Colonie suisse

Herausgeber: Le messager suisse de Paris

Band: 4 (1958)

Heft: 5

Artikel: Sur la ligne à voie unique la plus moderne d'Europe : dans le train inaugural de la traction électrique entre Dôle-Vallorbes et Frasne-Pontarlier

Autor: Vaucher, Robert

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847391

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Sur la ligne à voie unique la plus moderne d'Europe

Dans le train inaugural de la traction électrique entre Dôle-Vallorbes et Frasne-Pontarlier

Depuis 50 ans que je bourlingue sur cette ligne Neuchâtel-Pontarlier-Paris, c'est le 25 avril 1958 que, pour la première fois, j'aurai fait Paris-Les Verrières et retour dans la même journée. Partis à 7 heures du matin de la gare de Lyon, par train spécial, les invités de la S.N.C.F. rentrèrent en effet dans la capitale française à 21 h. 30. Quatre heures et demie de voyage entre Paris et Pontarlier ou Paris-Vallorbes, c'est vraiment un succès ! La coopération des chemins de fer français, suisses et italiens a permis l'élaboration d'un horaire international Centre-Europe en particulier pour le « Simplon-Orient-Express » auquel personne, avant-guerre, n'aurait osé songer.

En octobre dernier, j'assistais à l'inauguration de l'électrification de la ligne Strasbourg-Bâle. Aujourd'hui, celle de Dôle-Frasne-Pontarlier et Frasne-Vallorbes complète fort heureusement les relations ferroviaires franco-suisses. Ainsi les deux itinéraires Paris-Milan par Vallorbes, Lausanne et le Simplon (822 km.) et par Pontarlier, Berne et les tunnels du Lötschberg et du Simplon (889 km.), qui sont les plus courts, sont électrifiés de bout en bout de même que les deux voies les plus rapides reliant Paris à la Suisse par Pontarlier et Vallorbes.

Fini le temps où sur cette ligne de Dôle à Pontarlier, 16 tunnels de montagne vous obligeaient, en pleine chaleur estivale, à fermer toutes les fenêtres si vous ne vouliez pas être enfumés et couverts d'escarbilles ! Dès maintenant, dans cette région très pittoresque, le voyage devient un plaisir. Les difficultés furent grandes pour électrifier une voie aussi riche en obstacles techniques. Elles furent vaincues et, dès aujourd'hui, cette ligne Paris-Pontarlier, qui paraissait bien secondaire, passe au premier plan des réalisations ferroviaires les plus osées. Equipée de plusieurs types de courants : continu, alternatif ou industriel, cette voie unique est commandée, de Mouchard tout d'abord, puis après un certain temps d'expérience directement de Dijon, grâce à la mise en place de circuits de voies électroniques et d'un dispositif « d'enclanchement de sens » qui empêchera d'engager dans la même section des trains de sens contraires, ce qui résout le plus important problème de sécurité. Dôle-Pontarlier et Frasne-Vallorbes devient ainsi la voie unique la plus moderne d'Europe.

A 10 h. 12, par une pluie battante, notre train spécial avec ses huit voitures et ses trois wagons-restaurants entra en gare de Dôle, pavoisée aux couleurs suisses et françaises. Quelques minutes après, arrivent d'Helvétie les 140 invités des Chemins de Fer Fédéraux : autorités fédérales, Conseillers d'Etat de Neuchâtel et de Vaud, députés et représentants des localités qui sont sur le parcours de la voie Paris-Berne et Paris-Lausanne, techniciens du rail et envoyés de la presse bernoise, neuchâteloise ou vaudoise.

La première halte après Mouchard est à Mesnay-Arbois où les ingénieurs de la S.N.C.F. nous expliquent le mécanisme des installations de la sous-station où la tension de 63.000 volts, fournie par l'Electricité de France, est abaissée à 25.000 volts pour le courant industriel. Ici, tout le matériel électrique est commandé par le Central sous-station de Dijon. Les locomotives utilisées sont des BB 12.000, alimentées en courant industriel. Elles ont une puissance de 3.360 CV et une vitesse de 120 km./h. Elles peuvent remorquer dans le sens Dôle-Vallorbes des trains voyageurs de 750 tonnes sans qu'il soit besoin, comme hier, de double traction de Mouchard à Frasne. Pour les trains de marchandises, l'augmentation de tonnage passe de 1.200 à 1.400 tonnes sur Dôle-Mouchard et de 400 à 700 tonnes sur Mouchard-Frasne.

Les conditions d'exploitation de Dôle à Vallorbes ou Pontarlier sont maintenant profondément modifiées par la traction électrique, les charges sont plus fortes et les vitesses augmentées.

A Mouchard, un robot permet d'emmagasiner le programme de circulation des trains pour une partie de la journée. Les ordres sont envoyés au poste de signalisation des différentes gares au fur et à mesure du passage des trains.

Les poteaux qui supportent les catenaires ont été équipés d'une ligne d'essai qui doit permettre de réaliser une liaison phonique directe entre le régulateur de la ligne et les mécaniciens qui conduisent les convois. C'est là une innovation importante dans la signalisation ferroviaire ultra-moderne.

Notre train reprit sa marche et après quelques courts arrêts à Frasne et Pontarlier, où flottent de nombreux drapeaux, arriva vers midi aux Verrières, dont la gare est très joliment décorée. De charmantes demoiselles d'honneur offraient, tandis que la fanfare des Verrières jouait ses marches les plus entraînantes, de l' « Auvergnier », des domaines de l'Etat de Neuchâtel. Puis, ce fut le retour à Frasne et, à 13 h. 30, l'arrivée à Vallorbes, où toute la population était massée sur les quais et aux environs de la gare. Les enfants des écoles agitaient de petits drapeaux suisses et français, la fanfare, en grand uniforme, joua la « Marseillaise » et notre Hymne national, puis la marche du Général Guisan.

Sous la pluie qui ne nous quittait pas, une dizaine de grands cars postaux emmenèrent au Casino, par les rues pavoisées, les invités des Conseils d'Etat de Vaud et de Neuchâtel, de la S.N.C.F. et des C.F.F. Un banquet, où figurèrent les célèbres truites de Vallorbes, enchanta 300 convives. Au dessert, une série de discours furent prononcés. M. Charles Boyaux, Directeur général de la S.N.C.F., rappela qu'en matière d'électrification celle-ci est amenée par la force des choses à classer les itinéraires en fonction du taux de rentabilité que peut procurer le nouveau mode de traction. « Dans ce classement, nous en sommes, dit-il, à des lignes dont le trafic est largement supérieur, non seulement à celui de Dijon-Vallorbes dans son ensemble, mais même à celui de sa section la plus chargée, Dijon-Dôle. C'est-à-dire que nous n'aurions pu assister aujourd'hui à cette inauguration si l'on s'en était tenu à ce seul critère habituel de rentabilité. Nous avons pu nous en détacher cependant, grâce aux emprunts que les Chemins de Fer Fédéraux et deux grands établissements suisses de crédit ont consentis à la S.N.C.F. Ces emprunts ont permis d'entreprendre, sans retarder l'électrification d'autres lignes de la S.N.C.F., une mise en chantier rapide de Dijon-Vallorbes et Frasne-Pontarlier-Les Verrières. »

M. Hugo Gschwind, Président de la Direction générale des C.F.F., se réjouit de voir qu'en un an, c'était la troisième fois que nous avions l'occasion d'inaugurer la jonction de lignes électriques entre la France et la Suisse. A Genève tout d'abord, puis à Bâle et enfin aujourd'hui, se termine la réalisation du programme convenu entre les deux réseaux nationaux sur la base de l'accord signé le 11 mai 1954 par les gouvernements de Paris et de Berne. M. Gschwind rendit hommage à l'œuvre immense accomplie par la S.N.C.F. dans le domaine de l'électrification et se félicita des améliorations apportées à la ligne du Simplon. Entre Paris et Milan on gagnera 1 h. 11 min. Avec le nouvel horaire, Genève sera à 4 heures de Milan et Paris, à 4 h. 1/2 de Pontarlier. Et bientôt, Milan par la Suisse sera à 8 heures de Paris.

M. Arthur Maret, chef du Département vaudois des Travaux publics, et M. Pierre-Auguste Leuba, vice-président du Conseil d'Etat neuchâtelois, apportèrent le salut de leurs cantons à leurs hôtes français et se réjouirent de voir les relations entre Vaud, Neuchâtel et la France devenir plus étroites.

M. Doumenc, chef du Cabinet du Ministre des Transports français, les remercia et porta son toast à l'amitié franco-helvétique.

Robert VAUCHER.