

LE PERCEMENT
DE
LA FAUCILLE

Projet de 1899

TROISIÈME ÉDITION

GENÈVE
ASSOCIATION POUR LE PERCEMENT DE LA FAUCILLE

1900

CARTE PARIS-MILAN



L'Association pour le Percement de la Faucille propose l'exécution d'une ligne Lons-le-Saunier-St-Claude-Genève faisant suite à celle de Dijon-St-Jean-de-Losne-Lons-le-Saunier en construction, permettant d'atteindre Milan par le Simplon par une ligne de plaine, la plus courte possible, en évitant les altitudes et les déclivités importantes des autres lignes existantes. La zone intéressée à la réalisation de ce projet s'étend de Calais au Havre et à St-Nazaire.

Paris-Milan	{	949	kilomètres par le Mont-Cenis.
		893	> par le Gothard.
		849	> par le projet de l'Association.

LE PERCEMENT DE LA FAUCILLE

ET

La future ligne Paris-Milan

Rien de ce qui intéresse Genève et surtout ce qui peut aider à sa prospérité ne doit laisser indifférent sa population laborieuse.

Dans le cas présent, les vues de ceux qui travaillent avec ardeur au grand projet dont il va être question dans cet opuscule, ne sont pas seulement d'ordre local, car ils ont le sentiment qu'une œuvre de l'importance de celle qui se prépare n'a pour ainsi dire pas de frontière. Il est certain en effet que plus les voies de communications seront rendues faciles et les moyens de transport rapides, plus les peuples qui bénéficieront de leurs influences seront à même de profiter des bienfaits matériels et moraux que toutes les améliorations dans les conditions économiques sèment autour d'elles.

Le percement de la Faucille serait favorable au grand trafic international et c'est comme tel que nous devons l'envisager. Il y a longtemps déjà, plus de trente ans même, que des économistes avaient signalé la nécessité de raccorder Genève avec les chemins de fer français de l'Est et du Centre de la France par une voie plus directe que celle existant aujourd'hui. La perspective d'un nouveau percement des Alpes soit par le Mont Blanc, soit par le Simplon, ravivèrent la question, aussi, dès 1886 voyons-nous la Chambre de Commerce de Genève prendre l'ini-

tiative de former un Comité chargé de faire des études dans ce sens. Le rapport sur cette importante question dû à la plume de son secrétaire M. Edmond Darier, concluait à la construction de deux lignes de chemin de fer, l'une tendant à Gex pour se relier au delà du Jura à Morez, l'autre tendant à St-Julien pour se diriger de là sur Annecy. Pour ne pas disperser ses moyens d'actions, le Comité présidé alors par M. Georges de Seigneux décida de concentrer ses efforts sur un seul de ces desiderata, à savoir le raccordement de Genève avec le réseau des Chemins de fer jurassiens par la voie la plus courte et la moins coûteuse.

La construction d'une ligne Dijon-Morez-Gex-Genève prit corps, comme on le voit, dès les premiers mois de 1887 et des pourparlers d'un caractère officiel furent entamés avec le ministre des Travaux Publics de France, plusieurs Conseils généraux des départements intéressés, ayant émis des vœux favorables à ce que des études fussent dirigées dans ce sens.

En 1886, la Compagnie P.-L.-M. chargea l'ingénieur Vernis de l'étude technique de la ligne projetée de St-Laurent à Genève par la Faucille. Ce projet fut repris dès 1896 par la Chambre de Commerce française de Genève et c'est pour répondre à la campagne faite par cette Chambre que M. Noblemaire, directeur de la Compagnie, publia en 1898 un rapport très documenté concluant à l'abandon du projet de chemin de fer par la Faucille et cela en appuyant ses considérants d'ordre technique avec des raisons très probantes. En effet, le tracé avait des défauts sérieux ; des altitudes trop élevées et des déclivités trop fortes, auraient empêché la ligne de devenir la voie de grande communication que ses promoteurs avaient conçue. M. Noblemaire, pour obvier aux inconvénients sus-indiqués proposait la construction d'une autre ligne, par St-Amour-Bellegarde, celle-ci devant raccourcir de 89 kilomètres la distance de Paris à Genève, tout en offrant une ligne avec déclivités plus faibles et permettant d'être établie à des conditions plus avantageuses.

C'est sur ces données peu rassurantes et plutôt décourageantes qu'il se forma en 1899 à Genève, un nouveau groupement de personnes sous la dénomination d'*Association pour le percement de la Faucille*. — On se mit courageusement à l'œu-

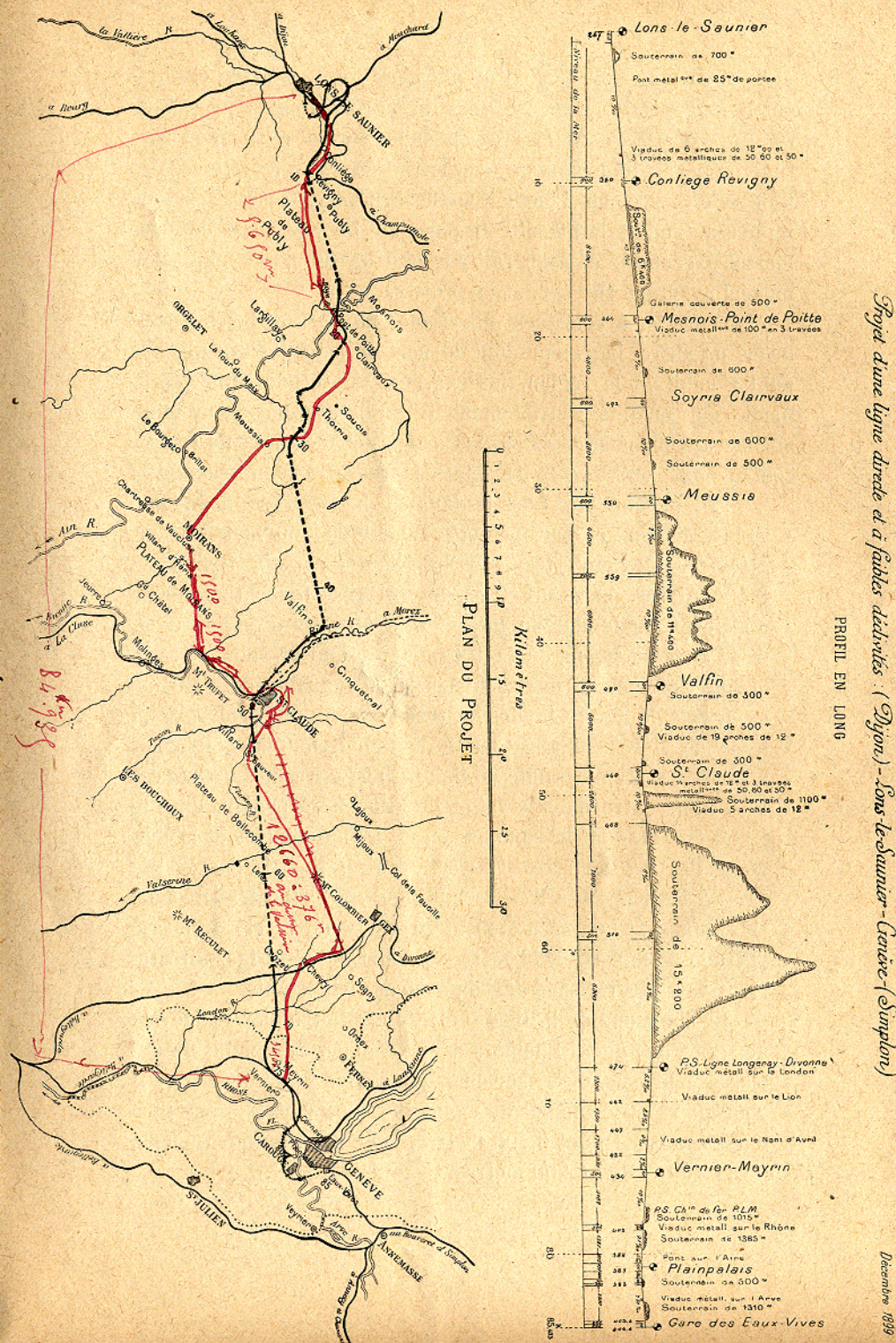
vre, et grâce au dévouement de plusieurs techniciens du Comité, entre autres MM. Francis Reverdin et H^{ri} Romieux, secondés par un spécialiste M. Ossent, ingénieur, mort récemment victime de la rébellion chinoise, on arriva peu à peu à cette conviction qu'un tracé par Lons-le-Saunier-St-Claude-Genève, passant un peu au sud de la Faucille et par voie souterraine serait facilement exécutable et donnerait au point de vue de l'exploitation un réel avantage sur les autres projets.

Pour obvier à certaines objections que ce tracé pouvait soulever, un autre ingénieur dont le nom ne peut pas encore être publié, habitant la région, fut chargé d'une étude plus approfondie qui modifia sensiblement le projet Ossent, pour enfin aboutir aux plans adoptés par la Commission technique de l'Association, dont j'extrais de son mémoire les renseignements suivants :

« En partant de Lons-le-Saunier la ligne se développe
« sur les coteaux et par un petit tunnel de 700 mètres, pour
« atteindre Revigny, traverse la chaîne par un tunnel de
« 6,400 mètres, mais au lieu de suivre l'Ain, elle continue de là
« à s'élever sur le plateau jusque vers Meussia. Elle entre en-
« suite dans un tunnel de 11,400 mètres, dont le sommet est à
« la cote 559 mètres, pour déboucher dans la vallée de la Bienne
« au-dessus de Saint-Claude. Le tracé suit un des projets de la
« ligne de Morez à Saint-Claude, sur environ 6 kilomètres, et
« atteint la station actuelle de Saint-Claude. Ensuite il traverse
« la Bienne, entre dans le vallon de Flumen, et pénètre dans le
« grand tunnel, dont le sommet serait à 550 mètres et la lon-
« gueur de 15,200 mètres. La sortie aurait lieu en dessous de
« Croset, de manière à traverser la ligne de Collonges-Divonne,
« en établissant un raccordement en quart de cercle. La basse
« altitude de la sortie 474 mètres permet de se diriger directe-
« ment vers Meyrin sans développements importants.

« La longueur de la ligne entre Lons-le-Saunier et Meyrin
« ne serait que de 75 kilomètres. Les rampes maximum ne dé-
« passeraient pas 10 °.∞ sur une longueur de 56 kilomètres. Il
« y aurait 7 petits tunnels de moins de 1,000 mètres, deux plus
« longs ayant 1,100 et 6,400 mètres, enfin deux grands tunnels,
« de 11,400 et de 15,200 mètres. »

PLAN ET PROFIL DU PROJET



- 7 -

Le coût total de la ligne est évalué environ à 100 millions.

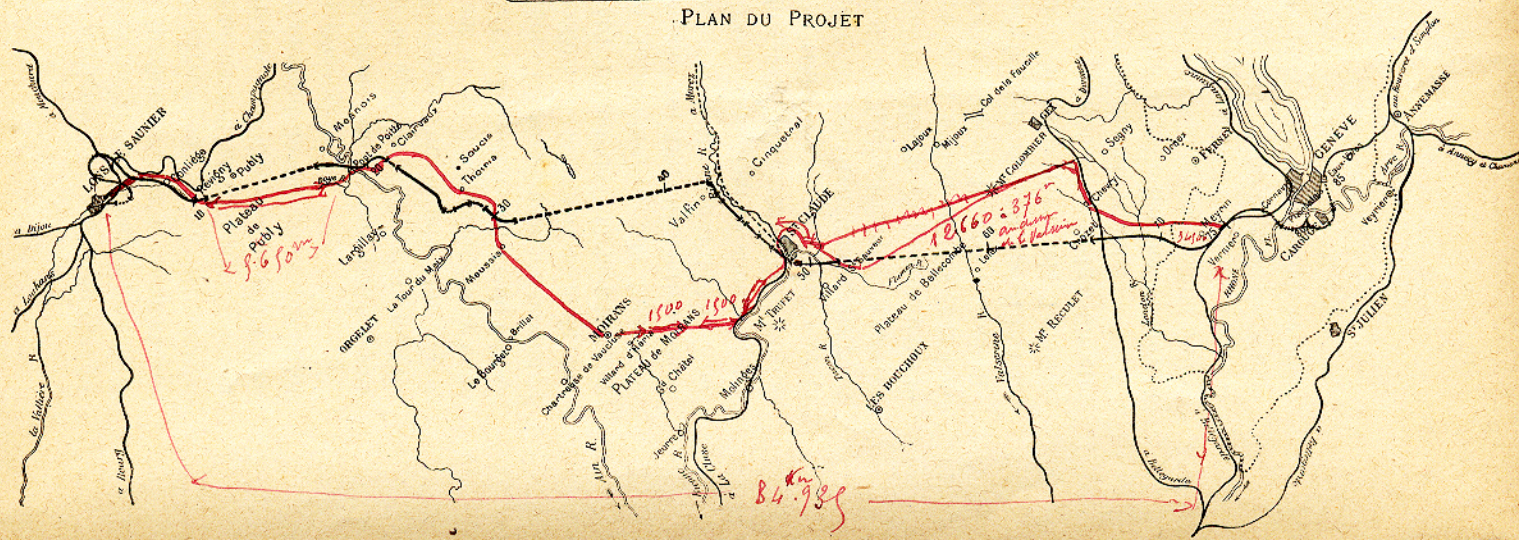
Rarement études aussi difficiles furent menées avec autant de rapidité et de précision. La carte, les plans et profils feront saisir facilement les grands avantages de ce projet sur ceux mis en concurrence.

Les questions ferrugineuses ont pris pendant cette dernière décade du siècle une intensité inconnue jusqu'alors, chaque région préconise son tracé, de là des compétitions nombreuses, dont le Jura lui-même offre un exemple des plus frappants, comme les données suivantes, ainsi que les profils comparatifs, l'indiquent.

Comparaison des distances entre Paris et Milan

	ALTITUDES SUPÉRIEURES A FRANCHIR	LONGUEURS	
		réelles	virtuelles
	Mètres	Kilom.	Kilom.
Par le Mont-Cenis :			
Via Mâcon	Mont-Cenis 1295	949	1049
» Louhans-Bourg (nouv. raccourci)	Mont-Cenis 1295	929	1029
» St-Amour-Bellegarde	{ Jura 575	931	1031
(Projet P.-L.-M.).	{ Mont-Cenis 1295		
Par le Simplon :			
Via St-Amour-Bellegarde-Annemasse.	{ Jura 575	900	951
(Projet P.-L.-M.).	{ Simplon 700		
» LONS-LE-SAUNIER-GENÈVE-	{ Jura 559	849	885
ANNEMASSE (Projet de l'Association)	{ Simplon 700		
» Pontarlier-Lausanne	{ Jura 1014	850	922
	{ Simplon 700		
» Pontarlier-Berne-Löetschberg . .	{ Jura 933	837	950
(Projeté)	{ Löetschberg 1260		
	{ Simplon 700		
Par le Saint-Gothard :			
Via Belfort-Delle-Bâle-Lucerne . . .	{ Jura 570	893	993
	{ Gothard 1154		
	{ Monte-Cenere 475		

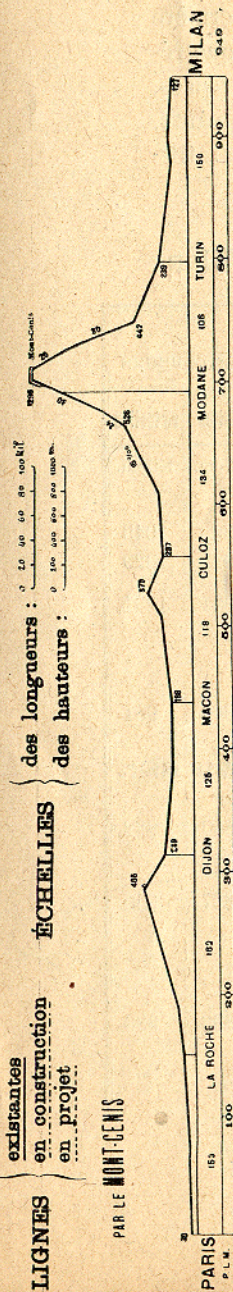
Décembre 1899



LIGNES

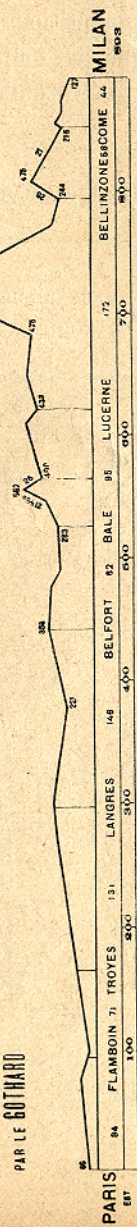
<u>existantes</u>	
<u>en construction</u>	
<u>en projet</u>	

PAR LE MONT-CENIS



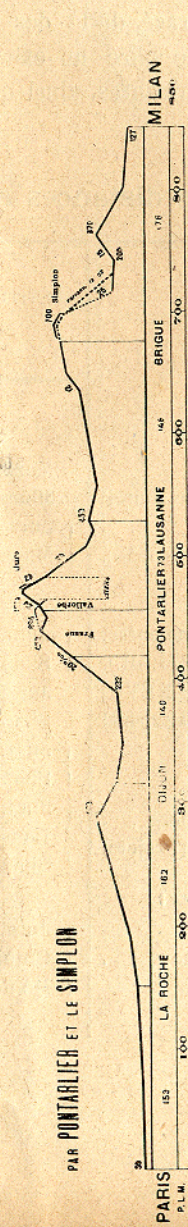
Les lignes du Mont-Cenis et du Gothard sont plus longues, ont des déclivités de 25 à 30 ‰ et des altitudes très élevées.

PAR LE GOTHARD



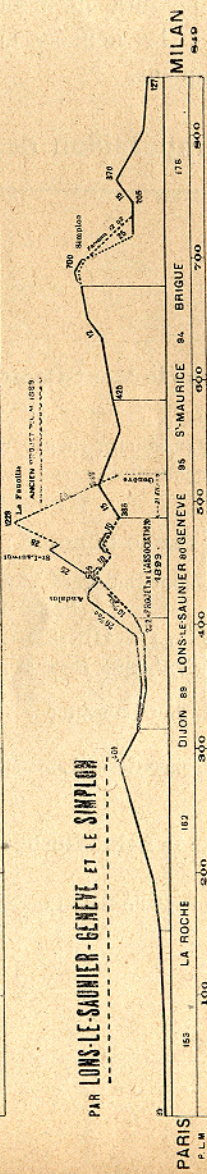
La ligne par Pontarlier, de même longueur, passe à une altitude de 1014 m. Au moyen du raccourci « Frasnè-Vallorbe » cette altitude pourrait être ramenée à 896 m., mais cela ne corrigerait qu'une faible partie des déclivités, qui resteraient de 20%⁶⁰ sur les deux versants du Jura.

PAR PONTARLIER ET LE SIMPLON



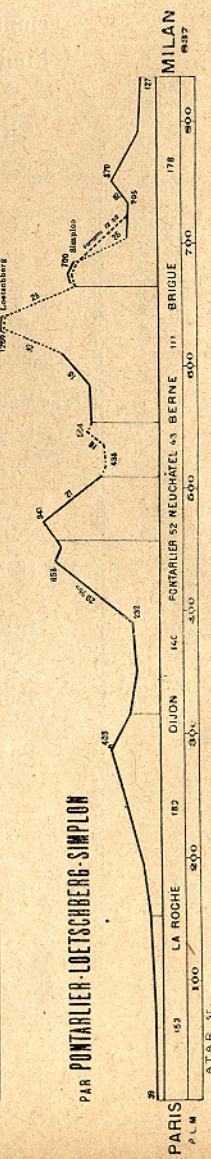
Le projet de l'Association remplacera avantageusement l'ancien projet de la Faucille, étudié puis abandonné par la C^{ie} P. L. M. Il ne dépasse pas l'altitude de 559 m. et ses déclivités ne sont que de 10°/00 jusqu'à Genève. Il réalise la meilleure ligne de communication entre la France et l'Italie et intéresse les populations industrielles et commerciales d'une zone importante.

MONSIEUR F. SAMPYER - GENEVE ET LE SIMPLON



La ligne projetée pour atteindre le Simplon par le Loetschberg a un profil tellement accidenté qu'elle ne pourra lutter contre celle proposée par l'Association qui présente les meilleures conditions pour l'exploitation.

PONTARLIER-LOETSCHBERG-SIMPLON

PARIS
2 L M

Les travaux du tunnel du Simplon, poussés avec une remarquable activité laissent entrevoir à l'horizon des luttes économiques dont il faut se réjouir. Jamais armes plus pacifiques n'auront été brandies pour le plus grand bien de notre vieille Europe. La concurrence étant l'âme du commerce procurera ses bienfaits aux lignes rivales tout aussi bien que dans d'autres domaines.

Si, grâce à la notoriété dont jouit son Président, la Chambre de Commerce française de notre ville a su provoquer un mouvement favorable au percement de la Faucille, enregistrons avec satisfaction les nombreuses adhésions déjà obtenues. En effet, les Chambres de Commerce de **Bourges, Cambrai, Boulogne s Mer, Dieppe, Douai, Limoges, Lons-le-Saunier, Nantes, St-Brieuc, les Vosges**, sont partisans du projet, tout comme les Départements de l'**Yonne, du Cher, des Deux-Sèvres, de l'Indre-et-Loire, du Jura, de l'Aube, du Nord, de la Vienne, du Calvados** et tout dernièrement ceux du **Rhône, du Doubs, de la Savoie, de la Loire Inférieure, de la Somme, de Seine-et-Marne, de l'Allier, de la Haute-Marne**, et du **Loir-et-Cher**, sont venus stimuler, par des vœux favorables, la création de la future ligne.

En outre, le 21 Septembre 1900, l'Association recevait de Paris la nouvelle suivante :

« Le 5^{me} Congrès des Chambres syndicales, industrielles et
« commerciales de France et des Chambres de Commerce fran-
« çaises à l'étranger ;

« *Considérant, etc.* ;

« *Emet le vœu :*

« Qu'il soit procédé sans aucun retard aux études et à la
« construction du chemin de fer de Lons-le-Saunier à St-Claude
« et à Genève, proposé par la Chambre de Commerce française de
« cette dernière ville et destiné à conserver et à ramener sur notre
« réseau le grand trafic international vers l'Italie et l'Orient. »

A Genève nous considérons le Simplon comme une artère vitale pour notre pays, et nous estimons que notre devoir est

d'alimenter cette nouvelle percée des Alpes par des lignes d'accès établies dans les meilleures conditions possibles et permettant un trafic considérable. Si notre ville peut bénéficier largement de ce trafic, tant mieux.

Nous n'éprouverons jamais de mélancolie si d'autres lignes venaient à s'améliorer ou d'autres à se créer, pourvu que nous puissions enfin sortir de cette impasse dans lequel nous plonge, d'une part le tunnel du Crêdo, aux flancs vieillis qui menacent ruine et de l'autre une muraille, vraie muraille de Chine, qui nous prive de relations commerciales faciles avec les localités industrielles et florissantes de St-Claude, Morez, Lons-le-Saunier et plus loin encore Besançon.

Voilà pourquoi l'Association pour le percement de la Faucille témoigne une grande activité. Les publications qu'elle fait paraître sur le sujet sont nombreuses et son dévoué Président, M. Th. Turrettini, ne marchandant ni son temps, ni sa peine. Tout dernièrement encore il se rendait à Paris pour conférer avec M. Noblemaire. A son retour, il paraissait content, le terrain gagné dans l'esprit du Directeur du P.-L.-M. est grand, paraît-il, le projet commence à lui sourire, ayons donc la foi que donne une cause que l'on sait bonne.

La résolution, votée à l'unanimité le 28 août dernier à Paris, par le Congrès international de Géographie économique et commerciale, sur la proposition de notre distingué compatriote, M. Arthur de Claparède, donne le vrai caractère de la future ligne; nous nous faisons un devoir d'en donner la teneur :

« Le Congrès, considérant que le projet de chemin de fer de
« Lons-le-Saunier à Genève aurait l'avantage de mettre Paris en
« communication directe par le Simplon avec Milan (comme aussi
« Calais avec Brindisi), par une ligne de plaine, évitant les altitudes et les déclivités des lignes existantes, se déclare sympathique à un projet qui serait favorable au grand trafic international (voyageurs et marchandises). »

Il faut espérer que les efforts tendant à améliorer les relations de Genève avec la France, ainsi que les relations internationales, sont une bonne semence pour l'avenir. De tous côtés

de précieux encouragements sont parvenus au siège de l'Association, mais, est-il besoin de le dire, un projet de cette importance réclame des adhésions nombreuses pour faire face aux frais d'études. Le travail sera d'autant plus fécond que le souffle du pays tout entier soutiendra ceux qui luttent pour la prospérité de Genève et de sa région.

G. GOEGG,

*Secrétaire Général de l'Association pour
le percement de la Faucille.*

Genève, Septembre 1900.