

L'horaire franco-suisse des chemins de fer 1956-1957

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **36 (1956)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887723>

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.

L'horaire franco-suisse des chemins de fer 1956-1957

La Conférence européenne des horaires s'est tenue à Wiesbaden du 5 au 15 octobre 1955 et a pris un certain nombre de décisions concernant la marche des trains internationaux de voyageurs entre le 3 juin 1956 et le 1^{er} juin 1957.

Dans ce domaine, il n'y a pas de révolution, d'abord parce que chaque train est comme un fil d'une immense toile d'araignée et que toute modification apportée à son cheminement se répercute à l'infini sur les trains qui sont directement ou indirectement en correspondance avec lui ; ensuite parce que l'accélération des trains dépend non seulement du bon vouloir des administrations ferroviaires, mais aussi de celui des autorités de douane et de police, qui elles-mêmes obéissent à des consignes supérieures.

Une modification importante résultera de la suppression de la 1^{re} classe des voitures, les 2^e et 3^e classes devenant les 1^{re} et 2^e. Sur le Simplon-Orient-Express, en particulier, seront mis en service des wagons-lits nouvelle formule 1^{re}-2^e classes.

On ne peut toutefois s'empêcher, en lisant les communiqués publiés après la Conférence de Wiesbaden, de penser que l'on fait une place considérable à certains grands trains internationaux comme le Simplon-Orient-Express ou l'Arlberg-Orient-Express, dont l'importance a fortement décliné depuis quarante ans, et que l'on passe ainsi partiellement à côté du véritable problème des relations ferroviaires intra-européennes, qui sont les relations inter-villes de 500 à 1.000 kilomètres environ. En ce qui concerne les relations franco-suisse, en particulier, les liaisons rapides Paris-Zurich, Paris-Berne et Paris-Genève intéressent davantage de voyageurs que les lourds trains internationaux et sont moins sensibles à la concurrence de l'avion.

Cela dit, il convient de se féliciter des progrès réalisés dans les relations ferroviaires entre la France et la Suisse :

— la liaison entre Genève et la Côte d'Azur a été retardée de 71 minutes : elle quitte la Suisse à 21 h. 50 au lieu de 20 h. 39, et arrive à Marseille à 6 h. 26 au lieu de 5 heures, à Nice à 10 h. 20 au lieu de 8 h. 50 ;

— la liaison entre Berne et Paris via Les Verrières se trouve un peu accélérée ; malheureusement la correspondance n'a pas pu être assurée avec le Paris-Éclair ;

— la liaison entre Zurich et Paris a été fortement améliorée par la mise en service d'une rame automotrice Diesel de la S. N. C. F. à classe unique qui circulera jusqu'à Zurich. Ainsi les voyageurs quittant Paris à 18 h. 20 arriveront à Zurich à 0 h. 30 au lieu de 1 h. 27 et en repartiront le matin à 6 h. 44 au lieu de 5 h. 30. Dans ce sens, le départ de Bâle a été retardé de 50 minutes, à 8 heures, et l'arrivée de 10 minutes seulement, à 12 h. 55, le trajet entre Paris et Zurich sera couvert à une moyenne de 100 km./h. environ ;

— un autorail Diesel de la S. N. C. F. à classe unique sera mis en service en été entre Bâle et Londres via Boulogne.

Ces améliorations ne peuvent pas être encore considérées comme suffisantes, mais il y a lieu de s'en féliciter et d'en féliciter les administrations ferroviaires. D'autres progrès devraient être rendus possibles surtout par la simplification des formalités de douane et de police à la frontière, qui ralentissent encore trop les relations ferroviaires comme les relations aériennes.

Voici, tel qu'il ressort des travaux de cette conférence et sous réserve des modifications qui lui seront encore apportées, les premiers projets d'horaires des relations ferroviaires franco-suisse, **du 3 juin 1956 au 1^{er} juin 1957** :

8 20 18 25 19 54 23 05 23 45 15 34 24 00 2 46 7 01 8 05 a 16 34 0 40 5 33 (1)	PARIS-LYON LAUSANNE GENÈVE	9 06 13 34 21 50 6 05 6 35 d 24 00 8 06 14 53 22 00 22 55 0 50 7 25 13 31 21 10 21 10 (1)	(1) Du 7 juillet au 16 septembre.
8 10 9 00 13 10 23 20 15 28 15 45 20 41 7 20 (4) (3)	PARIS-LYON GENÈVE	19 28 21 09 21 44 7 15 10 14 14 04 14 23 23 13 (2) (3) (4) (5)	(2) Du 29 juin au 29 septembre. (3) Via Lyon. (4) Du 16 juin au 29 septembre. (5) Jusqu'au 28 juin et à partir du 30 septembre.
7 10 10 20 12 25 18 15 21 00 10 13 12 44 15 13 20 41 23 05	LYON-PERR. GENÈVE	8 47 10 16 12 43 13 11 17 30 22 45 6 20 8 10 10 14 10 52 14 37 19 46 (6) (7)	(6) Du 29 juin au 29 septembre. (7) Jusqu'au 28 juin.
8 30 12 00 20 00 6 00 11 48 15 00 0 09 a 12 44 19 18 20 51 8 32 (9) (8)	NICE MARSEILLE GENÈVE	18 50 18 50 21 05 10 20 d 14 41 15 18 18 03 23 25 6 26 8 10 9 07 10 51 14 37 21 50 (8)	(8) Du 29 juin au 29 septembre. (9) Sauf dimanche et fête.
8 20 13 10 23 05 15 32 22 02 6 58 a 16 35 23 30 7 51	PARIS-LYON NEUCHÂTEL BERNE	13 34 21 50 6 35 d 7 04 14 40 22 58 4 35 13 40 22 05	
7 45 12 05 12 43 19 19 a 14 30 21 28	PARIS-EST DELLE BERNE	18 46 23 55 d 11 55 18 58 9 39 17 15	
7 45 7 50 12 05 18 20 22 00 22 10 13 15 16 05 19 55 23 15 5 05 6 10 a 15 45 19 09 21 36 0 29 7 14 7 55 (10)	PARIS-EST BALE ZURICH	12 55 19 20 22 55 23 55 7 50 8 00 d 8 00 11 14 15 34 18 20 23 35 0 45 6 44 9 27 13 23 16 21 21 45 22 28 (10)	(10) Zurich-Enge.