

L'état des liaisons franco-suisse

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **54 (1974)**

Heft 4

PDF erstellt am: **08.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886378>

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'état des liaisons franco-suisse

D'année en année, les communications entre la France et la Suisse, qu'elles soient aériennes, ferroviaires ou routières bénéficient de nouvelles améliorations ou aménagements d'horaires facilitant les échanges entre les deux pays.

Sur le plan aérien, le trafic France-Suisse poursuit son essor et dépassera le million de passagers en 1974. Outre les liaisons traditionnelles Zurich-Bâle-Paris et Genève-Paris toujours plus fréquentées, la Suisse est reliée dans les deux sens quotidiennement à Nice, et plusieurs fois par semaine à Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Clermont-Ferrand. Il faut espérer que l'ouverture en 1975 de l'aéroport de Lyon-Satolas permettra la mise en service d'une ligne Lyon-Genève.

En ce qui concerne le chemin de fer, des arrêts plus courts dans certaines gares ont permis de réduire parfois sensiblement la durée du trajet des trains autres que les Trans-Europ-Express en direction de Bâle. L'emploi de nouveaux matériels contribue également à l'amélioration du confort. Ainsi, par exemple, le TEE Cisalpin Paris-Milan dispose d'une capacité doublée par la mise en service d'une rame du type Mistral. En outre, dès l'introduction de l'horaire d'été 1975, le Cisalpin s'arrêtera à Sion, ce qui répondra sans doute à une large attente.

Pour 1975, peut-on souhaiter que le trajet Paris-Neu-

châtel-Berne soit rendu encore plus rapide par la réduction de l'arrêt en gare de Pontarlier ?

Sur le plan des liaisons routières entre les deux pays, deux réalisations intéressent particulièrement la Suisse. La liaison autoroutière Lyon-Genève, tout d'abord, que ce soit par Annecy-Chambéry-Grenoble, ou surtout, par Nantua-Pont d'Ain. Les obstacles naturels que ce deuxième tracé rencontre, ne permettront probablement pas d'envisager la fin des travaux avant 1980.

Une autre liaison touche également de très près la Suisse : l'Autoroute A 36 qui reliera Beaune à Mulhouse et dont on peut espérer la mise en service en 1978. De nombreuses voix se font en effet entendre dans notre pays pour relier le réseau autoroutier suisse à l'A 36, par Val-lorbe et les Verrières.

Ce très rapide tableau, qui ne fait pas état des travaux du canal du Rhône au Rhin, que nous avons abordé dans notre précédent numéro, montre que, même si la situation n'évolue pas aussi rapidement que d'aucuns le souhaitent, du côté français comme du côté suisse, les différentes instances ont la volonté commune de mettre à la disposition des usagers un réseau de communications qui puisse faciliter et intensifier les échanges dans une Europe qui commence à prendre forme.