

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 36 (1956)  
**Heft:** 1

**Artikel:** L'horaire franco-suisse des chemins de fer 1956-1957  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-887723>

#### **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:** 13.02.2026

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

# 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<sup>er</sup> 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<sup>re</sup> classe des voitures, les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes devenant les 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup>. Sur le Simplon-Orient-Express, en particulier, seront mis en service des wagons-lits nouvelle formule 1<sup>re</sup>-2<sup>e</sup> 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 décrue 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-suisses, 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-suisses, du 3 juin 1956 au 1<sup>er</sup> 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.
6 00   8 30   12 00   20 00 12 44   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 NEUCHATEL 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.