

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 53 (1973)
Heft: 1

Artikel: Le trafic ferroviaire franco-suisse
Autor: Lacoste, Louis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887407>

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: 17.04.2026

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

Le trafic ferroviaire franco-suisse

Louis LACOSTE

Les activités économiques de la Suisse en font un centre important des transports voyageurs et marchandises, et sa position géographique lui vaut d'être une zone de passage privilégiée en Europe.

De grands courants d'échanges entre le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest du continent européen ont ainsi modelé le réseau ferroviaire, et les voies de la S.N.C.F. pénètrent en Suisse par :

— BALE : point de transit de nombreuses relations entre la France, la Grande-Bretagne et le Bénélux d'un côté, la Suisse, l'Autriche et l'Italie de l'autre;

— DELLE : assurant des liaisons directes de Paris à Berne et Interlaken;

— PONTARLIER : où passe un trafic de Paris à Interlaken par Neuchâtel et Berne et celui destiné à Brigue, via Berne et le Loetschberg;

— VALLORBE : lieu de passage d'échanges importants par le Simplon, intéressant Paris et Calais d'une part, la Suisse méridionale, l'Italie, la Yougoslavie, la Grèce, la Bulgarie et la Turquie d'autre part;

— et enfin GENÈVE, par où s'écoule le trafic en provenance ou à destination de la France méridionale et de la péninsule ibérique.

Comment se présente le trafic voyageurs ?

L'Arlberg Express, l'Arbalète, montagnes et lacs, le Valais, les Grisons, le Tessin, l'Oberland bernois, le pays de Vaud...

Traditionnellement, la Suisse, pour un bon nombre de Français, est un pays de vacances et de tourisme. C'est également une porte ouverte sur des horizons lointains.

Deux grands axes ferroviaires ouvrent l'accès de la Suisse aux voyageurs venant de France : celui du réseau Sud-Est et celui du réseau Est de la S.N.C.F.

Les lignes du Sud-Est en direction de Berne (via Frasné et Pontarlier), de Lausanne et de Genève, drainent

un trafic annuel évalué en 1971 à plus de 960 000 voyageurs dans le sens France-Suisse et à environ 920 000 voyageurs dans l'autre sens. Il convient d'y ajouter 300 000 voyageurs frontaliers, les deux sens confondus.

La S.N.C.F. s'emploie à améliorer ce service et, dès l'été 1973, certains trains comporteront une tranche de voitures directes Paris-Berne, aptes à circuler à 160 kilomètres à l'heure, deux aller et retour Lyon-Genève sont prévus en rames 1^{re} et 2^e classes qui relieront en 1 h 50 les deux cités. La relation Paris-Genève sera accélérée de 30 minutes. Pour le service d'hiver 1973, signalons le projet d'une nouvelle relation :

Paris	↓ 6 h 45	↑ 17 h 40
Lausanne	↓ 11 h 40	↑ 12 h 30

avec correspondance sur Berne et Genève par adjonction d'une tranche de voitures directes à certains trains de Paris-Lyon et Marseille-Paris.

On sait que l'un des grands projets des autorités fédérales vise à assurer une liaison rapide entre Genève et Paris, grâce au raccordement de la gare de Genève-Cornavin (C.F.F.) à celle des Eaux-Vives (S.N.C.F.) : les relations entre la Suisse-Grenoble et la Haute-Savoie en seront également nettement améliorées.

La S.N.C.F., pour sa part, entend bien participer à ce renforcement et à cette amélioration de ses relations avec la Suisse, qui doivent faire de Genève un nœud ferroviaire très important dans le concert des transports européens.

Les lignes de l'Est — par Bâle — représentent, pour l'année 1971, un trafic d'environ 1 250 000 voyageurs dans chaque sens, auxquels s'ajoutent 350 000 frontaliers, les deux sens confondus.

Des études sont en cours pour étoffer et moderniser le service offert. On peut citer, à titre d'exemple, l'adjonction de liaisons directes en 2^e classe entre Paris et Zurich et la réduction du temps de parcours. De plus, une étude de marché est entreprise par la S.N.C.F. sur le trajet Paris-Bâle pour moderniser les voitures voyageurs.

Ces quelques données relatives au transport des voyageurs ne doivent pas cependant faire oublier l'autre volet des communications ferroviaires :

Le trafic marchandises

Le développement des échanges internationaux a, bien entendu, sa répercussion sur la part prise par la S.N.C.F. dans le transport des marchandises entre la France et la Suisse.

C'est ainsi qu'en 1971, malgré un report progressif du trafic italien sur Modane et un certain affaiblissement des transports ferroviaires avec l'Autriche, on a enregistré une croissance du trafic par chemin de fer entre nos deux pays.

Au cours de cette même année, pour un marché du transport en Suisse — tous modes confondus — évalué à 53 millions de tonnes, la part du rail s'élevait à 24 millions de tonnes, soit près de 45 %.

Pour le seul trafic franco-suisse, estimé de son côté à 13 millions de tonnes — tous modes confondus —, la part de la S.N.C.F. atteignait 61 % de ce total. Peut-être est-il intéressant, pour fixer les idées, d'effectuer la ventilation de ce tonnage remis au fer, en fonction des provenances et des destinations définitives; on trouve ainsi : en tête la Suisse avec 4,8 millions de tonnes, puis l'Italie avec 2,4 millions de tonnes, l'Autriche avec 300 000 tonnes, et enfin l'Europe centrale et l'Asie mineure pour un peu plus de 500 000 tonnes.

Par où passent ces échanges à la frontière, et dans quelles proportions? Avec 66 % du trafic, le transit de Bâle laisse loin derrière lui ceux de Genève qui en totalise 18 % et Vallorbe qui en représente 9 %; Delle, Pontarlier, Saint-Gingolph, etc. se partagent le reste.

Il faut signaler l'importance particulière de certains produits qui font l'objet de courants de trafics suivis entre la France et la Suisse et, en premier lieu, des produits pétroliers. Pour un tonnage annuel de 2,1 millions de tonnes, 800 000 tonnes (près de 38 %) sont acheminés par la S.N.C.F. Viennent ensuite les céréales : sur les 1,4 million de tonnes environ importées en Suisse en 1971, la moitié était en provenance de France et 570 000 tonnes sont parvenues par les voies S.N.C.F. On ne peut passer sous silence le transport des sucres, dont le tonnage est plus modeste : 130 000 tonnes mais qui s'effectue en totalité par la voie ferrée.

Enfin, la S.N.C.F. participe pour 1/4 au courant de transport des marchandises de toute nature (1,8 million de t en 1971), expédiées ou reçues par les transitaires bâlois, du Bénélux et des ports du nord et qui empruntent à la fois la rive droite et la rive gauche du Rhin.

Le présent et l'avenir

Indépendamment des différentes mesures tarifaires, accords ou négociations pris ou pouvant être pris pour développer le trafic par voie ferrée, la S.N.C.F., par l'in-

termédiaire de sa représentation générale en Suisse, se préoccupe du démarchage de la clientèle et organise des actions publicitaires telles que la campagne lancée en 1969, mais qui se prolonge encore actuellement, pour l'utilisation du service « transcontainer » entre Dunkerque et la Grande-Bretagne.

Elle apporte également sa contribution aux travaux des différents organismes qui exercent en Suisse une prospection en faveur des ports français.

Parmi les réalisations de ce genre, on retiendra plus particulièrement :

— une réunion organisée en 1970 par M. le Conseiller économique et commercial, près l'Ambassade de France à Berne, au cours de laquelle ont été tout particulièrement traités, en présence des transitaires importants, les problèmes des ports français;

— les journées « suisse » du port de Marseille les 3 et 4 mai 1971 avec les transitaires suisses invités par le port autonome;

— les réunions du comité permanent franco-suisse du port de Marseille;

— la réunion à Bâle, en janvier 1972, des transitaires bâlois et de leurs tarifeurs;

— les réceptions des transitaires suisses à la Direction commerciale de la S.N.C.F. et au port du Havre en novembre 1972.

Comme on le voit, de sérieux efforts sont faits pour promouvoir le trafic ferroviaire franco-suisse.

Il existe cependant « un point noir » qui concerne la saturation des installations de la gare de Bâle. Les réseaux ferroviaires suisses et français cherchent, en liaison avec l'administration des douanes des deux pays, les solutions permettant un meilleur écoulement du trafic.

A cet effet, la construction d'un nouveau triage à Bâle-Muttenz permettra de décongestionner ce point de transit essentiel.

Nous ne saurions terminer ce tour d'horizon sans évoquer la quinzaine ferroviaire de Genève qui s'est déroulée en octobre 1972 et qui a vu s'affirmer les liens unissant les chemins de fer fédéraux et la S.N.C.F.

Au cours des conférences qui ont marqué cette manifestation, M. Roger Bonvin, alors ministre suisse des transports, rappelait que, désormais, le problème des transports devait être résolu à l'échelle européenne.

Nul doute que l'avenir du rail soit à cette dimension et qu'il justifie l'étroite collaboration des réseaux ferroviaires de Suisse et de France.

GEORGES VOGEL

au jardin suisse

18, rue Duplex, PARIS

Fleuriste-décorateur Conseil
Horticulteur-paysagiste
Diplômé de l'École cantonale
d'horticulture Châtelaine (Genève)

- Membre INTERFLORA
- Négociant Fibrociment et Sofagreen
- Décoration florale
- Locations de plantes
- Expositions-Salons
- Envois de fleurs pour toutes cérémonies (naissances, mariages, décès)
- Cocktails, réceptions, rapports commerciaux
- Étude et création bureau-paysage
- Réalisations de balcons, terrasses, jardins : collectivités, d'entreprises, particuliers