

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 54 (1974)
Heft: 4

Artikel: L'état des liaisons franco-suisses
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886378>

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: 14.02.2026

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

L'état des liaisons franco-suisses

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 Vallorbe 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.

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-

chatel-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 Vallorbe 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.