Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 62 (1982)
Heft: 1

Rubrik: Bloc-notes

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: 08.07.2025

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

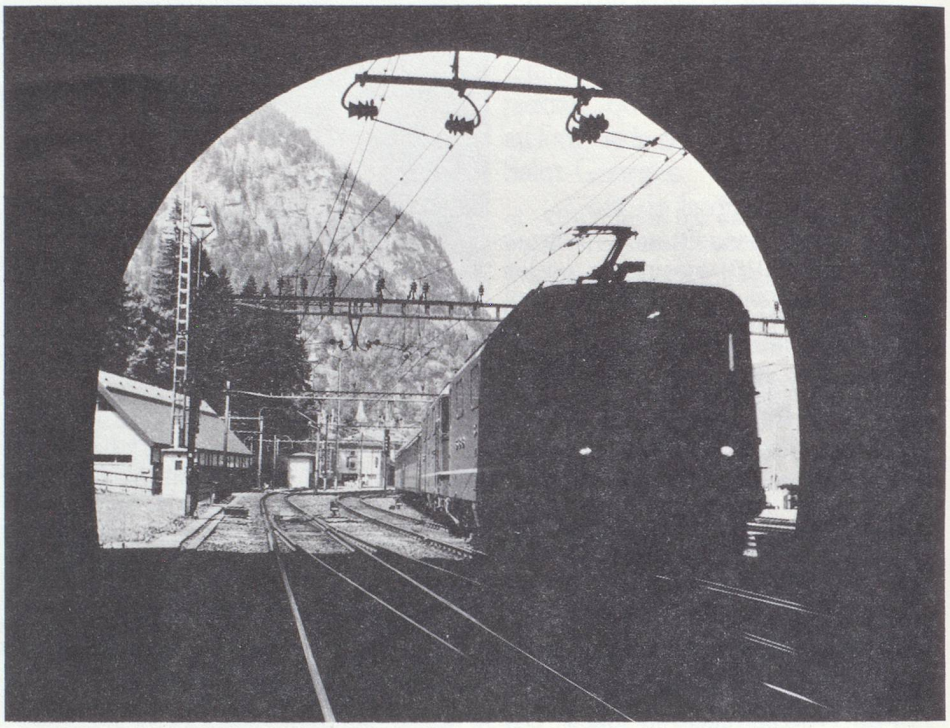
BLOC-NOTES

LE TUNNEL DU SAINT-GOTHARD A CENT ANS

Au moyen-âge déjà, le massif du Saint-Gothard, situé au cœur des Alpes, représentait grâce aux vallées de la Reuss et du Tessin la voie naturelle la plus directe du nord au sud. Mais que de difficultés ! que de craintes en perpective pour les voyageurs qui s'en approchaient ! Ne fallait-il pas même franchir le pont du Diable avant d'escalader la montagne ?

Longtemps, les descriptions de ceux qui passèrent le Gothard reflétèrent davantage l'effroi que l'admiration pour les beautés de la montagne. Balzac se laisse émouvoir par la grandeur du paysage : « j'ai fait un voyage horriblement beau » dit-il, « il est bon de l'avoir fait, mais c'est comme notre déroute de Russie ! Heureux qui a vu la Berezina et se trouve sur ses jambes sain et sauf ».

Pourtant, l'itinéraire a du succès. En 1824, près de 15 000 voyageurs et autant de chevaux parcourent chaque année la route. La concurrence d'autres itinéraires se fait sentir. On comprit à temps la nécessité de remplacer le chemin mûletier par une route carrossable. En 1830, l'époque de la diligence commence. Le trajet Lucerne/Milan se fait en 31 heures et demie. Il présente encore des dangers considérables surtout lorsque la neige s'installe pendant les longs mois d'hiver.



Le chemin de fer avait étendu ses lignes de tous les côtés dans la plaine et se lançait à la conquête de la montagne ; plus rien ne paraissait impossible à ceux qui avaient réussi à faire grimper une machine à vapeur sur les raides pentes du Righi. Différents projets de chemins de fer transalpins sont élaborés sans donner toutefois des satisfactions. Il faut attendre 1860 pour qu'Alfred Escher donne l'impulsion nécessaire avec suffisamment d'énergie pour que le projet prenne corps. Le tracé est hardi ; il remonte la vallée de la Reuss de plus en plus encaissée, taillé à flanc de montagne ; il s'élève enfin par trois tunnels hélicoïdaux pour atteindre à Goeschenen le portail nord du tunnel à l'altitude de 1109 mètres. Il culmine à 1154 m à l'intérieur du tunnel long de 15 km, franchit la frontière des langues et retrouve le soleil à Airolo malgré l'aspect encore austère de la montagne. La descente vers le midi exige encore le percement d'autres tunnels avant d'atteindre le lac de Lugano au bleu profond parmi les jardins plantés de palmiers.

Les travaux débutèrent en 1872 sous la direction le l'ingénieur genevois Louis Favre. Les difficultés de toutes sortes ne manquèrent pas. 177 ouvriers y donnèrent leur vie, beaucoup y laissèrent leur santé. Le dimanche 29 février 1880, les ouvriers firent sauter la dernière roche qui séparait les équipes du nord et du sud. La déviation latérale était de 33 cm et en hauteur il n'y avait que 5 cm d'écart.

Le premier juin 1882, le trafic régulier commençait. Il fallait 7 h 40 de train pour se rendre de Lucerne à Chiasso. Aujourd'hui, le plaisir du voyageur ne dure plus que 3 heures et 12 minutes. Il faut presque le regretter, tant il y a de merveilles à découvrir par les grandes fenêtres de votre prochain train.

(A noter)

Le 26 juin 82 ouverture du tunnel de la Furka reliant Oberwald à Real. Il s'agit du plus long tunnel ferroviaire du monde à voie étroite (15,8 km) permettant la liaison Zermatt/St-Moritz pendant toute l'année.

Pour tout renseignement, s'adresser à :

L'Office National Suisse du Tourisme
11 bis, rue Scribe, 75009 Paris
Tél. : 742-45-45. Télex 220 779.

REMISE SUR RAIL DU « VENISE SIMPLON ORIENT-EXPRESS »

Après une carrière mouvementée due aux dramatiques événements internationaux et au « boom » des transports aériens des années 1950, l'Orient-Express cessa de circuler en 1977 et ses voitures furent dispersées.

La société britannique Sea Containers/Sea Co Group, spécialisée dans les containers et transports maritimes, à la recherche d'une diversification de ses activités dans le tourisme de luxe, décida à cette époque de faire renaître l'Orient-Express, plus exactement le Venise Simplon Orient-Express, en lui redonnant tous ses fastes d'antan.

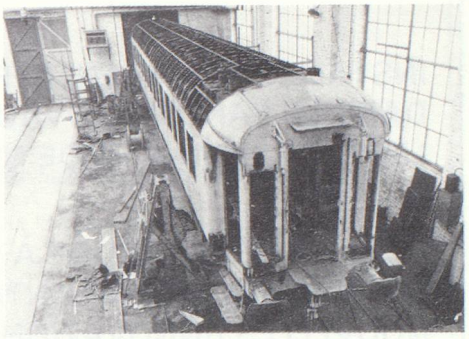
Un investissement de 110 millions de livres fut nécessaire pour le rachat et la restauration tant des Wagons Pullman (qui desserviront le trajet Londres-Folkestone) que des wagons-lits.

La Sea Containers ne négligea aucun détail : les panneaux de marqueterie furent, pour la plupart, reconstitués dans leur atelier d'origine, Dunns à Chelmsford ; une collection de tous les objets d'art nouveau et Art Deco qui meublaient les wagons-lits et Pullman de l'Orient-Express : argenterie, verrerie, porcelaine, linge de lit, de table, de toilette, bronzes, maroquinerie, etc. a été rassemblée et des « copies conformes » mises en fabrication.

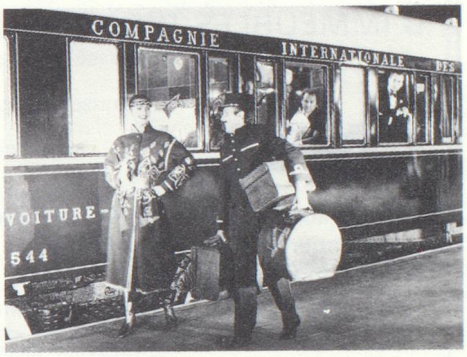
Il s'agit donc d'une reconstitution parfaite de ce train (auquel cependant le confort moderne a été ajouté) qui fit rêver bien des têtes et qui s'adresse, encore aujourd'hui, à une clientèle de premier ordre pour laquelle, se rendre à Milan (pour affaires) ou à Venise par le Venise Simplon Orient-Express, sera une « carte de visite » alliant le prestige et une bonne assise financière.

La Sea Containers/Sea Co Group compte beaucoup sur cette image de marque pour rentabiliser son investissement. 22 000 passagers par an seront nécessaires. Pour 1982 (les locations sont ouvertes depuis novembre 1981 aux U.S.A. et à Londres) elle enregistre déjà 8 000 réservations... un bon début !

Notre seul regret : que l'Orient-Express ne fasse à Lausanne qu'une escale technique, sans prendre de passagers. Les Suisses sont ainsi dans une situation paradoxale : devoir prendre l'Orient-Express depuis Londres, Paris ou... Milan, alors que celui-ci non seulement traverse la Suisse, mais en plus y effectue deux escales, l'une à Lausanne, l'autre à Brigue ! N'est-ce pas là un risque de se priver d'une clientèle à monnaie forte et, de plus, sachant apprécier « cet art de voyager en train » que la Sea Containers/Sea Co Group se propose de restaurer.



Wagon en cours de restauration...



et tel qu'il se présentera aux voyageurs le jour de son voyage inaugural.

Premier départ le 28 mai 1982. Prix du trajet Paris-Venise : FF 2 200.

Quelques bonnes tables sur votre route...

Le Wellingtonia
Restaurant français
Tous les soirs, dîner aux chandelles et en musique
Peter Baerman : Chef de cuisine
Réservation : ☎ (021) 26 38 31 et 27 73 11
Pl. Général-Guisan, OUCHY-LAUSANNE
(Fermé le lundi soir)

LES 3 ROIS
CAFÉ-RESTAURANT-CARNOTZET
☎ 037-22 1645 Samaritaine 2 FRIBOURG
Cave salle à manger du XIIIe siècle
Unique à Fribourg
TERRASSE AU FEU DE BOIS
Silvia et René ZURKINDEN

Rôtisserie PLEIN CIEL
Pierre FANTONI
Chef de cuisine
ANDRÉ CANONICA AÉROPORT GENÈVE
Le mariage de la tradition et du renouveau
Tél. 98 22 88

RESTAURANT
Terrasses
Ambiance-Confort
Gastronomie
Au Vieux Caveau
Le Vieux Caveau à Pully, c'est en même temps le restaurant du gourmet et l'ambiance de son bar-dancing "LE PRESSOIR"
Pully — Tél. 28 27 49
11, rue de la Gare (face à la poste)
(à 2 km de Lausanne)

INDUSTRIELS !

INSTALLEZ VOTRE ENTREPRISE DANS LE CANTON DE VAUD ENTRE LES LACS LÉMAN ET DE NEUCHÂTEL.

CONFIEZ VOTRE ÉTUDE À L'OVCI SPÉCIALISTE EN IMPLANTATIONS NOUVELLES (INNOVATIONS, DIVERSIFICATION, FISCALITÉ, MAIN-D'ŒUVRE, ACQUISITIONS DE TERRAINS OU D'IMMEUBLES INDUSTRIELS).

OVCI

Office Vaudois pour le développement
du Commerce et de l'Industrie
Av. Villamont 17
1005 **LAUSANNE** Tél. (021) 23 33 26

ROSELL
TRAITEUR
PARIS - AMSTERDAM
BRUXELLES
FRANCFORT - GENEVE
VIENNE

ROSELL Traiteur pratique depuis 1935
avec passion l'art de la table
et du bien recevoir.
ROSELL est heureux de partager
ses connaissances avec ceux qui désirent
conseils ou assistance.
N'hésitez pas,
sans aucun engagement de votre part,
à faire appel à nous
pour tout ce qui concerne la réception
que vous envisagez.
Nous serons heureux de vous rendre service.

3, Rue d'Alger - 75001 PARIS
Tél. : 260.40.93/65.45

Une Société du Groupe EUREST
Membre de la Chambre de Commerce Suisse en France.

SOLVITA : Les raisons d'un Salon

Du 24 au 28 mars s'est déroulé à Genève le premier Salon International du « Mieux être et de la Santé par la Nature » SOLVITA.

Ce salon est l'aboutissement et la concrétisation des mouvements écologiques de diverses origines, mis sur pied par PRO VITA SANA, dont j'ai rencontré le Président Mr. J. GOETELEN, qui m'en a expliqué le but.

Cette première manifestation est dûe à l'expansion du marché du « Mieux être et de la Santé par la nature », qui a pour objectif dans le cadre d'une exposition, d'informer les professionnels, former et éduquer par toutes les méthodes existantes, offrir un maximum de connaissances au public pour améliorer la qualité de la vie, éviter le stress, la malnutrition, utiliser les énergies non polluantes renouvelables ; en fait, donner à tout un chacun les moyens de liberté de sa personne par des solutions naturelles.

Cette manifestation regroupe six secteurs d'exposition.

1) **Produits et appareils de santé.**
Produits de base naturels ; (essences extraits).
Bio-Feed back (retour aux ressources naturelles).

2) **Hygiène et beauté.**
Cosmétiques à bases naturels.

3) **Alimentation naturelle.**
Vie saine – Diététique – Nutrition végétarienne.

4) **Documentation spécialisée.**

5) **Formation individuelle.**
Proposition de stages, cours, formation psychologique.

6) **Environnement, énergies renouvelables,** énergie solaire, agro-biologie, comportement individuel.

Cette manifestation concerne aussi les praticiens de la médecine naturelle, ainsi que la philosophie.

Cette exposition n'est pas faite dans un but lucratif, bien qu'il y aura des retombées sur le marché, mais construite pour informer encore et toujours, car seule l'information permet l'évolution.

Il ne s'agit pas non plus de renier ou de rejeter ce qui existe, mais d'adapter ces méthodes, de greffer sur ce qui est acquis pour apporter :

UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE.

D.S.