Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 110 (1984)
Heft: 2

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 24.04.2025

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

Personnalité

M. Roger Desponds quitte la Direction générale des CFF

A constater la jeunesse d'allure et d'esprit du président de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux, M. Roger Desponds, il est difficile de croire que c'est l'âge qui est la raison de sa retraite, à la fin de ce mois.

La charge qu'il occupe depuis plus de dix ans n'est pourtant pas de celles qui ménagent leur titulaire. Dans la dernière décennie, les CFF ont vu leur situation économique se dégrader fortement, tant pour des causes conjoncturelles que structurelles. Face à cette évolution, la Direction générale manquait de la liberté de manœuvre, des outils et des appuis nécessaires à renverser une tendance néfaste pour la bonne marche de notre pays. L'attention vouée par de nombreux milieux aux CFF a été tout sauf bienveillante, de sorte que ces derniers n'ont pas reçu les moyens de compenser les flagrantes distorsions de concurrence qui les pénalisent. Dans ces conditions, diriger cette grande régie a constitué un exercice éprouvant, que la nouvelle Direction générale (dont deux membres sur trois sont des novices en matière ferroviaire) va encore devoir apprendre.

Il faut connaître les étroites limites de manœuvre de la Direction générale pour apprécier à sa juste valeur l'activité de M. Desponds à sa présidence.

Premier Romand à accéder à ce poste, il a trouvé une situation qui, sous des apparences encore peu alarmantes, portait les germes de la détérioration intervenue depuis lors. Il faut relever ici la clairvoyance de M. Desponds: dans un exposé paru dans ces colonnes en 1973 [1][1], il analysait cette évolution et demandait des mesures propres à la freiner, mesures de la compétence du législateur. Citons seulement la proposition de relever le capital de dotation des CFF pour permettre de financer les indispensables investissements sans frais financiers trop lourds. Il a fallu de longues années et une aggravation spectaculaire des comptes pour que soient écoutés ces avis: ce n'est qu'en 1982 que ce capital a été porté de 800 millions (valeur datant du milieu des années 60) à 3 milliards de francs. Il était resté inchangé pendant plus de 15 ans, alors que l'indice des prix à la consommation augmentait de plus de 150%!

M. Roger Desponds a pris une part importante à l'élaboration de la conception globale des transports (CGST), qui devait permettre de rétablir une certaine harmonie entre transports publics et privés, notamment par l'élimination des distorsions de concurrence mentionnées plus haut. Les conclusions unanimes des 62 commissaires visaient notamment à rendre au rail une compétitivité dont l'avait privé l'absence de toutes règles du jeu quant aux transports routiers [2, 3]. Malgré le retard déplorable pris par la réalisation de postulats aussi bien fondés, M. Desponds a mené son entreprise dans l'esprit de la CGST, sinon avec les moyens qu'elle aurait dû lui assurer.

Depuis plusieurs années, les CFF sont soumis à des pressions extrêmement fortes, visant à faire bénéficier les transports routiers de la situation de faiblesse du rail. Attaques ouvertes ou par la bande, propositions de remèdes de cheval et menaces de démantèlement du réseau ferré n'ont pas manqué. Les rapports Wegenstein et Hayek n'ont été que les jalons visibles dans cette lutte d'influence, où l'on a trop souvent voulu attribuer d'office le rôle de perdant aux CFF et dans laquelle une administration comme l'OFT n'a pas toujours servi la collectivité comme elle l'aurait dû. Le mérite de M. Desponds est d'avoir su résister aux pressions et préserver l'essentiel pour son entreprise. Sous sa férule, en effet, les CFF ont poursuivi leur adaptation aux exigences nouvelles, par la réalisation d'ouvrages tels que la ligne du Heitersberg, l'assainissement du nœud ferroviaire d'Olten [4], le raccordement au réseau CFF de l'aéroport de Zurich [5, 6] et la mise en chantier de celui de Genève-Cointrin, pour n'en citer que les plus importants. Le réseau des CFF est moderne et susceptible d'être amélioré selon des plans bien préparés; ce n'est certes pas une entreprise moribonde que M. Desponds remet à son successeur, M. Werner Latscha.

L'accession de M. Desponds à la présidence de la Direction générale des CFF avait été l'aboutissement d'une carrière magnifique. Ingénieur civil diplômé de l'EPFL en 1945, il était entré aux CFF en 1953, après avoir travaillé dans l'industrie privée et au Laboratoire de géotechnique de l'Ecole polytechnique de Lausanne. De 1958 à 1962, il dirige les travaux de construction de la nouvelle gare de Berne. Chef de la division des travaux du 1er arrondissement en 1966, après avoir secondé pendant trois ans et demi son prédécesseur, il a dirigé à ce poste le début des travaux de la gare de triage de Denges-Echandens [7]. Il est nommé directeur du 1er arrondissement à fin 1967, puis directeur général le 1er janvier 1971. Il devient président de la Direction générale à la fin de 1973.

Notre revue a eu le privilège d'entretenir avec M. Desponds des contacts suivis. Nous avons particulièrement apprécié qu'il ait accepté à plusieurs reprises, mal-

Références

[1] R. Desponds, *Les CFF face à leur avenir.* Bulletin technique de la Suisse romande n° 25 du 8 décembre 1973.

[2] J.-P. Weibel, *Les chemins de fer dans la conception globale des transports.* Bulletin technique de la Suisse romande n° 14 du 6 juillet 1978.

[3] R. Desponds (interview), *L'avenir du rail vu par ses responsables.* Bulletin technique de la Suisse romande n° 14 du 6 juillet 1978.

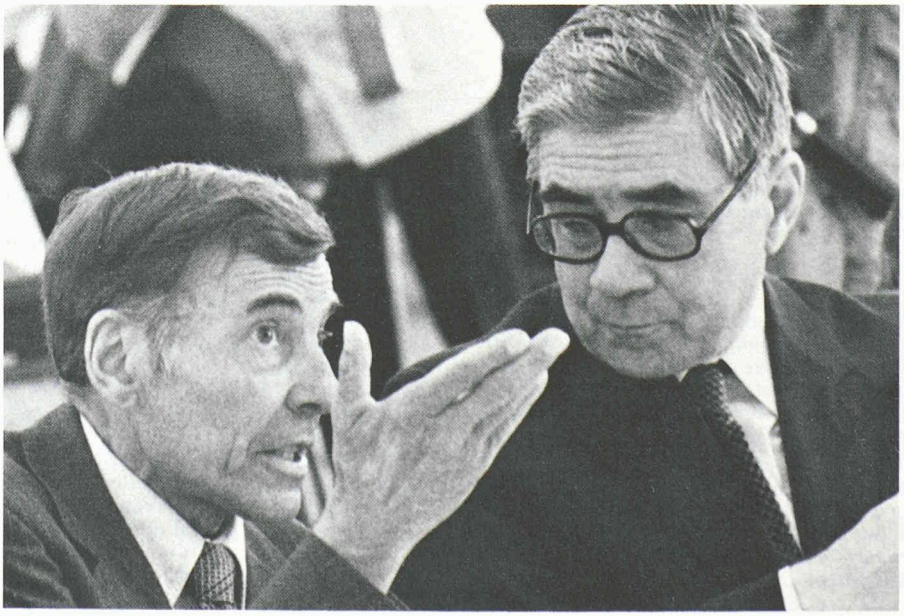
[4] *Assainissement des installations ferroviaires dans la région d'Olten.* Bulletin technique de la Suisse romande n° 25 du 8 décembre 1977.

[5] *Le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Zurich.* Ingénieurs et architectes suisses n° 25 du 6 décembre 1979.

[6] *Le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Zurich est en service,* suivi de 15 études sur tous les éléments de ce raccordement, Ingénieurs et architectes suisses nos 13 du 26 juin 1980, 17 du 21 août 1980 et 21 du 16 octobre 1980.

[7] R. Desponds, *La nouvelle gare de triage de Lausanne.* Bulletin technique de la Suisse romande nos 24 du 30 novembre 1968 et 25 du 14 décembre 1968.

[8] R. Desponds, *Un ingénieur civil à la tête des Chemins de fer fédéraux.* Ingénieurs et architecte suisses n° 12 du 9 juin 1983.



M. Roger Desponds, ambassadeur du rail (à gauche), en conversation avec M. François de Ziegler, ambassadeur de Suisse à Paris.

[1] Les chiffres entre crochets renvoient aux références données en encadré.

gré ses tâches absorbantes, de rédiger pour nous des articles clairs et bien fondés ou de répondre à nos questions sur des problèmes d'actualité. Récemment encore, il a apporté une contribution remarquable à un ensemble de réflexions sur la situation actuelle de l'ingénieur civil [8].

Cela nous a donné l'occasion de mieux connaître un homme qui, malgré ses hautes responsabilités dans une entreprise d'Etat employant environ 40000 personnes, se situe à l'opposé du technocrate qu'on pourrait imaginer à un tel poste. Ingénieur dont les réalisations constituent des éléments essentiels de l'infrastructure de notre pays, gestionnaire ayant eu à traiter de problèmes lancinants dans des conditions parfois détestables, M. Desponds est un humaniste, à l'écoute des arts et des lettres. C'est à ces horizons qu'il doit la philosophie qui lui a permis d'aborder avec un recul suffisant de vastes tâches. Au-delà de l'information technique et politique qu'il nous a livrée pour le plus grand profit de nos lecteurs, M. Desponds nous a beaucoup apporté sur le plan humain. Ces contributions nous manqueront certainement à l'avenir, les options de la nouvelle Direction générale ne se situant pas précisément dans la même optique.

Nous tenons à exprimer à M. Roger Desponds notre très vive gratitude et à lui souhaiter une heureuse retraite. A l'exemple du Candide de Voltaire, il se propose de cultiver son petit jardin. Que ses plates-bandes soient abondamment et durablement fleuries!

Jean-Pierre Weibel

Actualité

Le TGV à Lausanne dès dimanche prochain

C'est en effet ce 22 janvier qu'est mise en service la desserte par les TGV de la SNCF de la ligne Paris-Lausanne et retour, ramenant le temps de parcours à 3 h. 45, soit trois quarts d'heure de moins que par le TEE (uniquement accessible aux voyageurs de 1re classe et moyennant supplément) et 1 h. 35 de moins que par le «Jean-Jacques Rousseau», par exemple. L'arrivée du TGV entraîne la suppression des trains directs Paris-Milan de jour; en revanche, la correspondance avec les trains à destination ou en provenance de Milan sera assurée sur le même quai, avec juxtaposition des voitures de la même classe (le TGV offre en effet 1re et 2e classe). En outre, une correspondance analogue à Frasne permettra aux voyageurs de Berne et de Neuchâtel de rejoindre le train du matin ou d'utiliser celui du soir pour le retour. Ce sera l'occasion de voir régulièrement en Suisse romande les rames quadri-courants TEE des CFF, également accessibles aux voyageurs de 2e classe.

Le succès connu par le TGV à Genève, où les quatre liaisons quotidiennes transportent 60000 voyageurs par mois (contre 10500 avant la mise en service des TGV), a conduit à desservir Lausanne-Paris par quatre paires de trains dès le début.

Si le TGV vient plus tard à Lausanne qu'à Genève (septembre 1981), c'est parce qu'entre Vallorbe et Lausanne il est alimenté par le réseau CFF, à 15 kV 16 $^2/_3$ Hz, ce qui a nécessité la construction de rames tri-courants livrées en fin de série.

Nouvel espoir pour la population de macareux le long des côtes norvégiennes

Au large des côtes de Norvège, 4 millions de bébés macareux sont morts de faim durant les huit dernières années. Pour la première fois depuis lors, il semble que ces oisillons rares survivront.

Sur l'île de Røst au large du nord de la Norvège vit un tiers environ des macareux (un million environ en Norvège). La raison pour laquelle ils survivent désormais est qu'ils sont nourris par les parents avec une variété de poisson «tobis». A l'Institut de recherche océanographique de Bergen, les chercheurs pensent qu'il est probable que les eaux au large des îles Lofoten sont extrêmement riches en «tobis» cette année, à cause de grosses quantités de plancton. Le plancton est arrivé bien plus tôt cette année et en bien plus grandes quantités que ces dernières années.

Il y a toujours plus de 500000 macareux à Røst, mais leur moyenne d'âge est dangereusement élevée, et elle augmente chaque année où il n'y a pas de survivants parmi les oisillons. Une autre question est de connaître le nombre d'oiseaux survivants pouvant se reproduire. En réalité, l'île de Røst est la «maison de retraite» des macareux.

Les études effectuées à Røst sur les oiseaux marins font partie d'un vaste projet dirigé par le World Wildlife Fund et la Direction pour le gibier et le poisson d'eau douce en Norvège. Les fonds sont minces, mais grâce à l'aide financière d'American Express, d'autres recherches peuvent être effectuées à Røst cette année aussi.

Le macareux est reconnu comme étant l'un des plus beaux oiseaux de Norvège. On le reconnaît à son bec chamarré et imposant, lui donnant un aspect charmant et presque comique. Dans plusieurs endroits, on l'appelle le «perroquet des mers». On le trouve en Europe septentrionale, mais également jusqu'au sud de la Bretagne en France et en Amérique du Nord.

N.d.l.R.: Le macareux moine (Fratercula arctica), en anglais «Puffin», est un parent des pingouins et ne doit pas être confondu avec la famille des puffins (Puffinus), en anglais «Shearwater», qui sont des oiseaux océaniques proches des pétrels, planeurs remarquables ne touchant terre que pour nicher, alors que le macareux est un nageur.

Pour ajouter à la confusion des «puffins», mentionnons que le puffin des Anglais s'appelle en anglais «Manx Shearwater», par exemple, et que les macareux peuvent faire leur nid dans celui des puffins!

Spectacle quotidien dès le 22 janvier: départ matinal du TGV à Lausanne.

Nécrologie

Sir Nikolaus Pevsner 1902-1983

Nous n'avons pas l'habitude de signaler dans ces colonnes la disparition d'un ingénieur ou architecte ne résidant pas dans nos régions; si nous nous permettons cette exception aujourd'hui, c'est parce que l'œuvre et la pensée du défunt a marqué toute une génération d'étudiants de l'histoire de l'art. Pevsner, en effet, était l'auteur de ces ouvrages déjà classiques que sont *Les pionniers de l'architecture moderne de William Morris à Walter Gropius* (1936) et surtout le *An Outline of European Architecture* (1942).

Elevé à Leipzig, Pevsner quitta l'Allemagne nazie en 1933 pour l'Angleterre, où il fut lecteur d'histoire de l'art à l'Université de Londres. Puis il enseigna à Cambridge de 1949 à 1955. Les cours qu'il donna de 1968 à 1969 à Oxford servirent de base à l'ouvrage *Quelques auteurs du XIXe siècle* (1972) qui demeure l'un des meilleurs livres publiés sur la critique architecturale. Pevsner reçut la Royal Gold Medal for Architecture de la reine Elisabeth II, fut élevé à la dignité de chevalier et fut fait membre d'honneur du AIA Institute of Honors en 1981.

Nous devons au professeur Paul Hofer, récemment nommé membre d'honneur de la SVIA, la «découverte» de Pevsner pendant les cours d'histoire de l'art qu'il donna à Lausanne avant 1968.

F. N.