Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 122 (1996)
Heft: 22

Sonstiges

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: 11.07.2025

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

Développement par l'innovation ou simple survie ?

Par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Lors d'une émission de la télévision alémanique consacrée aux récentes démarches à la tronçonneuse entreprises par Swissair, le délégué à la promotion économique du canton de Neuchâtel (un Alémanique !) a fort justement relevé que le potentiel d'innovation et de création d'emplois de la Suisse se situait en grande partie le long de l'arc jurassien - donc assez loin de la Bahnhofstrasse zuricoise.

La mise en service[1] du Pendolino Cisalpino, ce train à pendulation active permettant d'importants gains de temps et reliant désormais Genève et Bâle à Milan, montre bien où souffle le vent de l'innovation et où, au contraire, cette dernière est considérée comme un dangereux risque. En 1987 déjà, la Commission romande de la ligne du Simplon, alors présidée par M. Paul-René Martin, syndic de Lausanne, a proposé de valoriser cette ligne par la circulation de Pendolinos réduisant sensiblement les temps de parcours entre le Léman et la Lombardie. On jettera un voile pudique sur la réaction des CFF, apparemment hermétiques à une telle technique. La vérité oblige à reconnaître qu'un revirement de leur part a conduit à une expérimentation comparée des divers systèmes proposés par l'industrie (voir encadré).

C'est à l'attitude commune décidée des gouvernements de la Suisse occidentale qu'on doit la réalisation de ce projet. Heureuse coïncidence, le conseiller d'Etat valaisan Bernard Bornet, l'un des plus ardents promoteurs de l'idée, fêtait son anniversaire le 28 septembre, jour où deux rames du nouveau Cisalpino, venues l'une de Genève, l'autre de Berne, inauguraient officiellement ce service. Beau cadeau pour un magistrat engagé, partisan convaincu d'une collaboration active entre cantons romands comme facteur de succès !

Comment ne pas relever que Zurich a pris en marche le train des Romands, puisque dès l'été prochain, les bords de la Limmat bénéficieront également de relations accélérées avec Milan, grâce aux deux rames supplémentaires qu'une intelligente gestion a permis d'inclure dans l'enveloppe financière initialement prévue ?

Rappelons-nous également que la plus forte opposition au tunnel ferroviaire de la Furka provenait de Zurich, pour constater qu'aujourd'hui, les plaques zuricoises sont fort nombreuses sur les convois amenant les voitures alémaniques dans la vallée de Conches.

D'un côté, l'esprit d'entreprise, avec l'incontournable corollaire qu'est l'acceptation du risque, par exemple la création de la compagnie exploitant le Cisalpino, consciente d'apporter des atouts supplémentaires au chemin de fer, qui en a bien besoin. De l'autre côté, la frilosité de certains milieux économiques, baissant le pavillon de l'esprit d'entreprise pour promouvoir le repli, préférant le réflexe de survie à l'imagination créatrice (vous avez dit Swissair ?) et ignorant l'évidence voulant que la suppression d'emplois entraîne en même temps l'érosion de la clientèle et une charge accrue pour les pouvoirs publics - ainsi qu'en dernier ressort pour les entreprises elles-mêmes.

Est-il possible de gagner une compétition de natation en bornant ses efforts à la tentative de maintenir sa tête hors de l'eau ?

IAS et le Pendolino

Notre revue a d'emblée accordé une grande attention aux possibilités de réduire les temps de parcours sans préjudice pour le confort des voyageurs. Rappelons ici pour le lecteur intéressé quelques contributions parues ces dernières années sur ce sujet.

- « Le Pendolino et le réseau ferré suisse », N° 3 du 24 janvier 1990, pp. 18-24
- « Les CFF et le *Pendolino* - Oui mais ? Non mais ? », N° 6 du 6 mars 1991, pp. 52-55
- « Voitures à caisse inclinable : les CFF poursuivent leurs essais », N° 15-16 du 17 juillet 1991, pp. 214-216
- « Choix du matériel roulant de Rail 2000 et d'AlpTransit - Possibilités d'utilisation de véhicules à caisse inclinable », N° 18 du 21 août 1991, pp. 279-284
- « Voitures à caisse inclinable : la rame suédoise X2000 conclut les essais des CFF », N° 18 du 21 août 1991, pp. 287-289
- « Prochaine mise en service du train Pendolino "Cisalpin" : démonstration concluante », N° 8 du 27 mars 1996, pp. 107-108

[1] Le retard d'environ quatre mois est essentiellement dû à un souci de fiabilité, les rames étant sorties d'usine avec quelque six mois de retard, ce qui ne laissait pas le temps d'atteindre le niveau de qualité exigé. En effet, l'infrastructure ferroviaire suisse présente des particularités qu'il était indispensable de prendre en compte; seule une expérimentation poussée dans les conditions réelles (plus de 100 000 km !) a permis de garantir la fiabilité exigée.