Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 112 (1986)
Heft: 3

Sonstiges

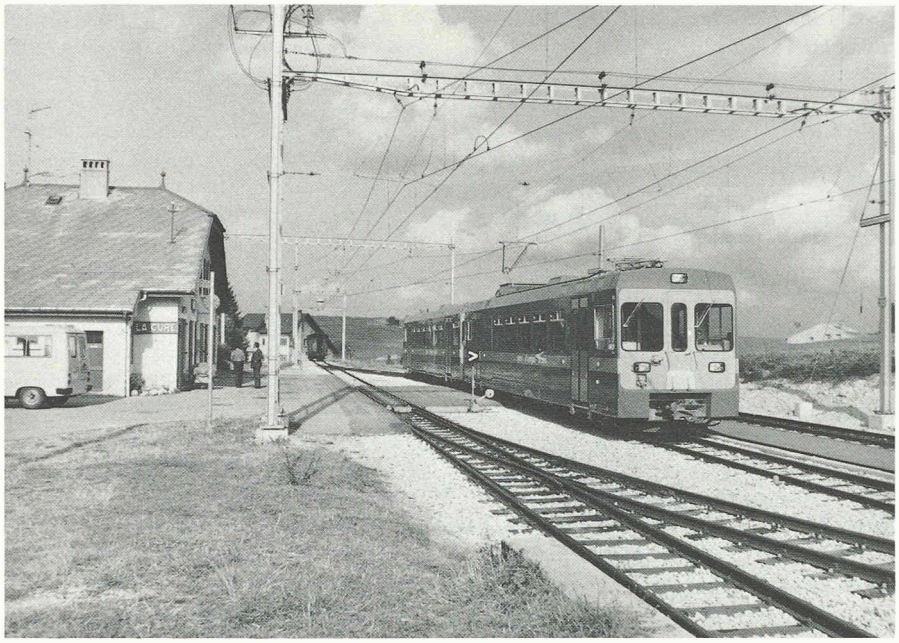
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 09.12.2025

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



Une rame-navette à La Cure, station terminale de la ligne depuis l'abandon du tronçon français conduisant à Morez et son remplacement par une ligne d'autobus. L'apparition de matériel ferroviaire moderne a réveillé chez les usagers d'outre-frontière de grands regrets quant au transfert à la route... (Photo BBC.)

Nous arrivons au terme de cet entretien que vous avez bien voulu nous accorder. M. Bernard Rickli, nous vous remercions, et avant de clore, nous vous laissons encore une fois la parole.

Je vous remercie d'être venu m'interroger. En guise de conclusion, je veux simplement préciser quelques points non développés dans le cadre de cet échange de questions et de réponses précis.

Nous avons évoqué le problème du transport des bagages, principalement des vélos, qui nous entraînera conjointement avec la conception *Rail 2000,* qui nécessitera la circulation de quatre rames aux heures de pointe et un accroissement du matériel roulant. Nous prévoyons de demander aux pouvoirs publics des crédits pour les années 1988 à 1992 pour l'acquisition d'un fourgon automoteur supplémentaire, dont la partie électrique, les bogies et le maximum des composants de la caisse seront interchangeables avec ceux du matériel actuellement en livraison. Nous adjoindrions à ce De 4/4 une voiture-pilote avec un compartiment fourgon (BDt) et transformerions une des deux voitures ex-BTI en voiture de commande, de façon à former une composition supplémentaire complète.

Bibliographie

Brève histoire de la ligne et description du matériel roulant, Eisenbahn-Amateur, nºs 9-11/1973 et 3-4/1974.

Le chemin de fer Nyon — Saint-Cergue — Morez, ligne internationale à voie métrique, par Michel Rubin, 1976.

La modernisation du NStCM (nouveau matériel roulant Be 4/4 201-205 et Bt 301-305), par Roland Kallmann, Ingénieurs et architectes suisses nº 10 du 10 mai 1984.

Le chemin de fer à courant continu 2000 volts Nyon — Saint-Cergue — La Cure (Suisse), Revue BBC nº 8/9, août septembre 1918.

Vous avez évoqué le trafic de pointe, mais vous ne faites pas mention du trafic d'abonnés, qui est notre gros trafic, puisqu'il représente les deux tiers des voyageurs transportés. Le concept *Rail 2000* verra la circulation d'un train direct toutes les 30 minutes entre Genève et Lausanne avec arrêt à Nyon vers l'an 2000; nous devrions pouvoir, et je crois que c'est impératif pour notre survie et notre développement, offrir des correspondances pratiquement toutes les demi-heures, sinon jusqu'à La Cure, du moins jusqu'à Arzier, qui représente la fin de la banlieue verte de Nyon, et partant de la grande banlieue de Genève. Notre but pour Rail 2000 est un train toutes les 30 minutes, en tout cas du lundi au vendredi, peut-être une baisse de cadence le samedi ou le dimanche, lorsque le trafic d'abonnés est alors très faible.

Adresses des interlocuteurs:

Bernard Rickli, directeur NStCM
Chemin de Bourgogne 16
1260 Nyon

Roland Kallmann, ing. élec. EPFL
Chemin des Clochettes 20
1206 Genève

Bibliographie

Die historischen Fahrzeuge der SBB und des Verkehrshauses der Schweiz

par *Paul Winter.* — Un fascicule A4 broché de 48 pages, avec de nombreuses illustrations et tableaux. Prix: Fr. 12.– (à verser au CCP 30-4950, secrétariat général CFF, Berne, avec la mention «Livre Winter» au dos du coupon).

L'engouement croissant pour le patrimoine technique a suscité un mouvement très large visant notamment à préserver les véhicules ferroviaires anciens représentatifs de l'histoire de nos chemins de fer. Les deux pôles de cet intérêt ont été le Musée suisse des transports, ouvert en 1959 à Lucerne, qui a enfin permis d'exposer les collections patiemment accumulées un peu partout, et la méritoire décision des CFF de conserver et de maintenir en état de marche toute une série de véhicules historiques, locomotives, voitures et wagons.

Autour de ces deux pôles, de nombreux autres véhicules ont été sauvés de la démolition par des personnes privées ou par des sociétés.

L'auteur, ancien directeur de la division de la traction aux CFF, fait l'historique des efforts qui ont abouti à donner aux chemins de fer une place de choix au Musée des transports et à préserver – souvent en état de marche – nombre d'anciens véhicules des CFF et des compagnies dont cette régie est issue. Par l'image et par des tableaux, il informe sur leur destin, tant pour ceux exposés au Musée des transports que pour ceux qui ont trouvé un emplacement définitif en tant que monument ou qui reprennent parfois du service, pour la plus grande joie des amoureux du rail. Un regret (provisoire?): cet ouvrage n'est disponible qu'en allemand.

Il était une fois l'industrie — Zurich — Suisse romande: paysages retravaillés

Quelques exemples d'occupation industrielle du territoire. — Un vol. broché 24,5 × 33 cm, 244 pages avec plus de 50 illustrations. Editions: Association suisse pour le patrimoine industriel (API), Genève, 1985. Prix: Fr. 48.–.

Notre époque commence enfin à s'intéresser au maintien du patrimoine industriel sur lequel s'est édifiée notre prospérité et qui a modelé le visage de nos agglomérations. Le mérite en revient à ceux qui, l'œil aux aguets, étudient l'histoire de l'industrialisation au travers des legs d'un passé encore récent et se battent pour en conserver les témoignages.

L'API prend une part importante dans cette prise de conscience, comme en témoigne ce remarquable ouvrage, reflet d'une exposition itinérante. Pour tous ceux qui n'ont pas eu l'occasion de la visiter comme pour ceux qui désirent en conserver un souvenir tangible, ce livre constitue une documentation fascinante sur la façon dont l'essor de l'industrie a profondément remanié, au XIXe et au XXe siècle, le cadre de vie de la Suisse.

On ne résume évidemment pas un ouvrage dont l'illustration est aussi riche et parlante. Bornons-nous à relever qu'il fait table rase de divers préjugés qui dénient toute valeur de patrimoine tant aux ouvrages édifiés après le XVIIIe siècle qu'aux constructions industrielles: ce sont là des éléments majeurs de notre histoire récente, dont beaucoup sont encore accessibles à l'étude directe. Cet ouvrage nous ouvre les yeux, nous incitant à la redécouverte de notre milieu urbain et périurbain. C'est dire qu'il constitue un élément indispensable à la bibliothèque de tout homme et de toute femme cultivés, aussi bien sous l'angle de l'histoire, de l'industrie que de la sociologie.

Ouvrages reçus

IABSE Symposium, Tokyo, 1986. Rapport introductif: Safety and Quality Assurance / Sécurité et assurance de la qualité des structures de génie civil/Sicherheit und Qualitätssicherung von Ingenieurbauten. Une brochure au format B5, 144 pages. Edité par l'Association internationale des ponts et charpentes, ETH-Hönggerberg, CH-8093 Zurich, 1985.