

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **115 (1989)**

Heft 22

PDF erstellt am: **26.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

il le fait aussi pour les capitales des cantons de Suisse occidentale.

Bien sûr, le TGV peut assurer aussi, simplement, une liaison entre deux pôles, comme Paris et Lyon. Le fait est qu'il peut davantage.

Sur un axe reliant deux mégalopoles comme Paris et Milan, la grande vitesse est souhaitable sur l'ensemble de la ligne. Ici comme avant, rien ne s'oppose à ce qu'une zone drainante se superpose partiellement à la zone à grande vitesse. Bien au contraire. Les gares terminus TGV situées aux extrémités du réseau de drainage, de part et d'autre de la ligne à grande vitesse, desservent les deux directions (fig. 2). C'est l'addition du trafic Suisse-Paris, du trafic Suisse-Milan et du trafic Paris-Milan qui permet d'espérer la rentabilité des investissements consentis sur toute la ligne entre Paris et Milan. C'est l'addition des trois trafics qui permet d'espérer de très bonnes fréquences entre la Suisse et Paris d'une part, entre la Suisse et Milan d'autre part.

La prémisses pour cette liaison est bien sûr que les temps de parcours soient suffisamment attrayants par rapport à l'avion, le cas de l'automobile étant ici évident. Ces temps de parcours peuvent s'établir comme suit, après réalisation de Rail 2000, amélioration des tronçons les plus vétustes en Italie et adaptation des vitesses en courbes à des essieux TGV de 17 tonnes :

Si vraiment le TGV n'avait voulu qu'établir des relations à grande vitesse entre des villes de première importance, il aurait été avion, Aérotrain, Maglev ou Swissmetro. Son immense avantage, qui a déterminé

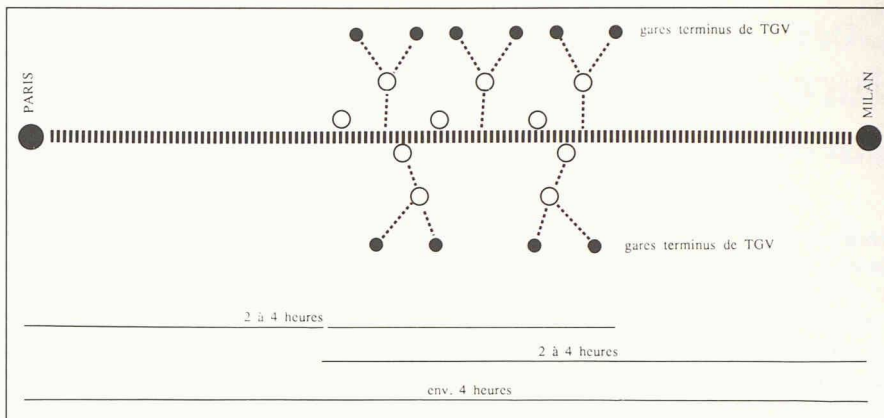


Fig. 2. - La zone à grande vitesse.

Paris-Lausanne par TGV Jura-Simplon, Montbard-Dole, Lieusaint-Villeneuve, vitesse max. 300 km/h	2 h 07'
Lausanne-Villeneuve	17'
Villeneuve-Brigue	43'
Brigue-Domodossola par tunnel de base	11'
Domodossola-Milan	50'
Paris-Milan	<u>4 h 08'</u>
3 arrêts sur le parcours, outre Vallorbe, déjà compté	12'
	<u>4 h 20'</u>

On admet avec la Deutsche Bundesbahn que le temps de parcours de centre à centre ne doit pas excéder le double du temps nécessaire en avion. Ce dernier s'établit comme suit :

Paris-Roissy	30'
Attente et enregistrement	30'
Vol Roissy-Linate	1 h 30'
Linate-Milan	40'
Paris-Milan	<u>3 h 10'</u>

son succès aussi sûrement que la vitesse, c'est la compatibilité. Le TGV Jura-Simplon, en s'intégrant dans le projet Rail 2000, tire le maximum de profit de cette compatibilité.

Adresse de l'auteur :  
Rodolphe Weibel, ing. civil SIA  
AIC Schaer, Weibel & Meylan SA  
Avenue Tissot 2 bis  
1006 Lausanne

## Actualité

### Biotechnologie : des informations de première main

On le sait pour l'avoir souvent constaté : le débat public sur la biotechnologie moderne et le génie génétique donne souvent dans le passionné alors que c'est d'abord d'objectivité que l'on a besoin. Récemment fondé par la Société suisse des industries chimiques (SSIC), un groupe «Biotechnologie» s'est efforcé d'apporter cette objectivité et d'élargir le débat de manière constructive en s'exprimant dans une brochure in-

titulée *Biotechnologie - Le point de vue de l'industrie chimique suisse*, où est présentée avec toute la netteté souhaitable la position de l'industrie chimique suisse.

Cette brochure apportera au lecteur la réponse à quelques questions d'une brûlante actualité concernant ce nouveau domaine de la recherche et du développement. Elle explique ce qu'est la biotechnologie moderne, ce que l'industrie chimi-

que fait dans ce domaine, de même que *ce qu'elle ne fera pas* pour des raisons d'éthique. Elle décrit en outre les procédés de la biotechnologie déjà mis en œuvre dans la pratique pour différents produits et souligne les profits que l'homme peut tirer des résultats de la recherche dans ce domaine. Elle met d'autre part en lumière l'importance de la biotechnologie pour la Suisse en tant que lieu de recherche et elle donne quelques

précisions concernant la sécurité, la législation et les possibilités de breveter des produits issus de cette science.

On peut obtenir gratuitement cette brochure, en allemand ou en français auprès de la Société suisse des industries chimiques, service d'information, case postale, 8035 Zurich.

(Infochimie)