

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **119 (1993)**

Heft 8

PDF erstellt am: **26.04.2024**

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.

Systèmes ferroviaires nouveaux pour le trafic de banlieue

Projet mammoth d'AEG en Chine

Alors que la DB, la société des chemins de fer fédéraux allemands, est en voie de privatisation en trois tranches principales (trafic voyageurs, trafic marchandises, et infrastructure ferroviaire), d'autres pays modernisent eux aussi leurs systèmes de chemins de fer. Ainsi notamment, le consortium allemand AEG doit livrer prochainement à la Chine ses plus récents systèmes de transport ferroviaire destinés au trafic de banlieue.

Ce récent engagement allemand, dans ce qui fut jadis l'Empire du Milieu, concerne le projet mammoth du métro de Shanghai, pour lequel AEG assure la maîtrise d'œuvre et la direction d'un consortium international. La commande, d'une valeur de quelque 350 millions de marks, porte sur seize rames de métro comportant chacune six voitures, y compris les installations d'approvisionnement en électricité, les organes de commande du trafic, les systèmes de télécommunication et tout l'équipement des stations du réseau. La mise en service des 14,4 km du parcours est prévue pour le début de 1993. «Métro Shanghai» peut d'ailleurs être considéré comme modèle pour d'autres projets de trafic de banlieue, devant prochainement être réali-



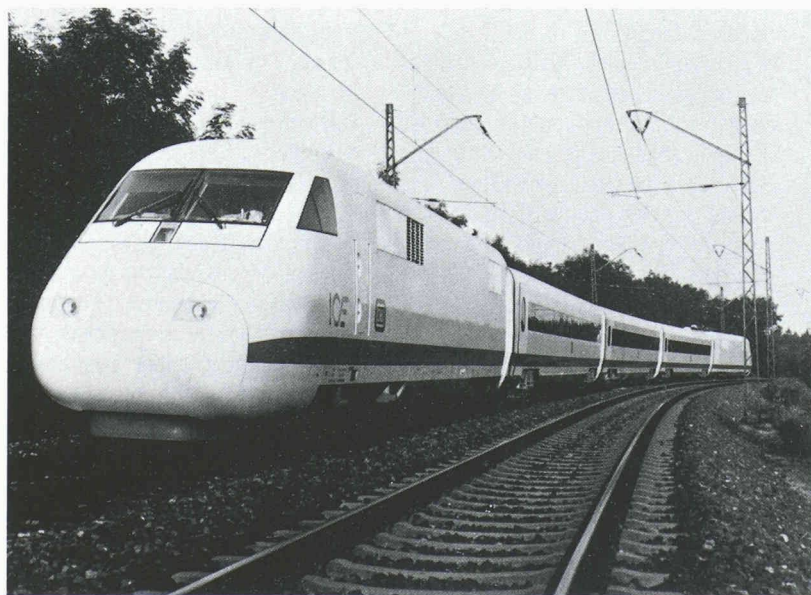
Sous la maîtrise d'œuvre du Konzern allemand AEG, la ville chinoise de Shanghai, dont la population compte plus de 10 millions d'habitants, doit être prochainement équipée de nouveaux systèmes ferroviaires pour le trafic de banlieue. Dans le cadre de ces programmes vient s'inscrire un projet de métro dont les installations sont expérimentées en commun par des ingénieurs chinois et allemands.

(Photo: INP/AEG)

sés en Chine. C'est ainsi par exemple que les villes de Guangzhou (Canton), Tianjin (T'ien-tsin) et Chongqing prévoient elles aussi d'incorporer à leurs structures de trafic de banlieue des systèmes de trains souterrains du type métropolitain. Cet équipement doit d'ailleurs se faire dans les meilleurs délais. En outre, Beijing (Pékin) a actuellement ouvert un appel d'offres international portant sur 18 wagons de métro, avec une option pour 156 autres en vue de l'agrandissement de son réseau urbain, déjà long de 40 kilomètres.

Les activités économiques de la société AEG en Chine ont déjà une histoire fort longue. Jusque vers le début des années quarante, le Konzern allemand équipait des bateaux et de très nombreuses centrales en matériel et composants électroniques, AEG livrant également vers la même époque des émetteurs radio et des équipements électriques pour des installations industrielles de laminoirs. Après une pause prolongée, les relations commerciales furent rétablies vers le milieu des années soixante. Depuis lors, elles n'ont cessé d'être aménagées. C'est ainsi que dès 1979, AEG, dont le siège est à Francfort sur le Main, fut le premier grand trust allemand spécialisé dans le matériel et les installations électriques et électroniques, à inaugurer sa propre filiale à Pékin, après la seconde Guerre mondiale. Entre-temps, un bureau est venu s'y ajouter à Shanghai.

(IN-Press)



Les techniques AEG sont associées de manière déterminante au train allemand à grande vitesse «Inter-City-Express/ICE». Le trust électrotechnique de la République fédérale d'Allemagne fabrique les moteurs de propulsion des motrices du TGV allemand, et construit des wagons passagers tout confort, répondant aux exigences de sécurité élevées du trafic ferroviaire à grande vitesse.

(Photo: INP / AEG)