

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 99 (1973)
Heft: 25: SIA spécial, no 5, 1973

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: 15.03.2025

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

années, pratiquement depuis l'après-guerre, les CFF ont été à même de présenter des budgets équilibrés, mais les bénéfices réalisés dans les années 50 et 60 se sont amenuisés jusqu'à ce jour. Or, l'augmentation des coûts touchant les choses et les salaires a progressé considérablement ces dernières années (24 % de 1969 à 1971) et risque de continuer pour le moins aussi rapidement ces prochaines années (fig. 35). Nous avons, au début de 1973, procédé à une augmentation des tarifs dans le secteur des marchandises. Ce ne sera pas la dernière. En 1974, ce sera le tour des voyageurs, si le Conseil fédéral nous y autorise. Le simple relevage des niveaux tarifaires ne suffira pas toutefois à assurer l'équilibre de nos comptes au vu des tâches qui nous attendent ces prochaines années. Si donc le chemin de fer veut, proportionnellement, continuer à jouer le rôle qui a été le sien jusqu'à maintenant, il faudra, pour assurer cette maintenance, pouvoir doubler le taux de ses investissements. Ce pourrait être par exemple :

- Une augmentation massive du capital de dotation de l'entreprise qui, actuellement de 800 millions de francs devrait pouvoir dépasser 2,5 milliards de francs, afin que la proportion entre le capital propre de l'entreprise et les capitaux étrangers reste normale.
- Le recours à des capitaux tiers fournis par la Confédération.
- Une avance de la Confédération pour la réalisation d'un vaste programme de complètement de réseau à l'instar de ce qui se fait actuellement pour les autoroutes, avance de capitaux ne portant pas intérêt dans une phase initiale.

Toutes ces possibilités sont à examiner. Moins heureux qu'Astérix, nous n'avons pas encore trouvé la potion magique, mais la direction des CFF est décidée de se doter dans les années à venir d'un outil de transport, de structures générales et d'un management adaptés aux besoins de la génération qui vient.

Le chemin de fer est de tous les transports terrestres le plus capable d'assurer les transports de masses avec un

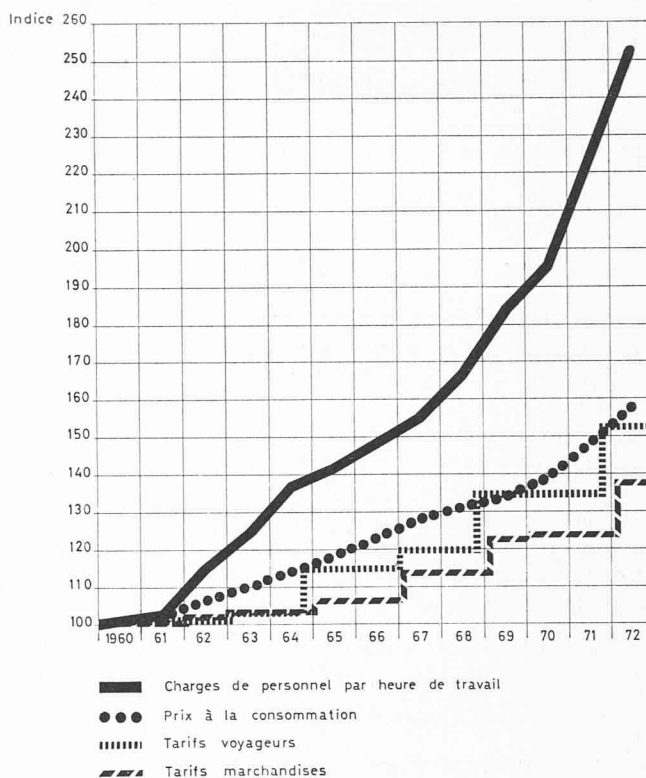


Fig. 35. — Evolution de l'indice du coût de la vie, des tarifs chemin de fer voyageurs et marchandises ainsi que l'évolution des salaires et traitements aux CFF ces dernières années.

minimum de surface, de bruit et de nuisances. Nous pensons que c'est une tâche nationale que de le maintenir à un haut niveau technique et de capacité.

Adresse de l'auteur :

Roger Desponds
 Directeur général aux Chemins de fer fédéraux
 Hochschulstrasse 6, 3012 Berne

Bibliographie

Die Dolder-Zahnradbahn vom Römerhof auf den Adlisberg, Zürich. Tiré à part de la *Schweizerische Bauzeitung*, 91 année, n° 37, 13 septembre 1973. Zurich, Société anonyme des éditions des associations techniques universitaires. — Un fascicule 21 × 30 cm, 23 pages, 8 figures. Prix : Fr. 8.50.

La construction ferroviaire en Suisse semblait devoir être achevée. Pourtant, l'amélioration du réseau existant et les projets de lignes à haute vitesse marquent une renaissance dans ce domaine. A l'ombre de ces projets importants, des entreprises d'intérêt régional ou local s'efforcent de faire peau neuve, afin d'assurer leur survie par une rationalisation.

Le funiculaire à câble du Dolder à Zurich, d'une longueur de 816 m pour 100 m de dénivellation, avait été mis en service en 1895. A l'occasion du renouvellement de sa concession en 1972, la société du funiculaire décida de le remplacer par un chemin de fer à crémaillère, d'acquiescer deux automotrices modernes et de prolonger son tracé à 1,3 km. Ce dernier point entraînait la construction d'un nouveau pont.

Le tiré à part réunit les articles consacrés à l'histoire du funiculaire, au projet du chemin de fer à crémaillère, au nouveau pont de la Kurhausstrasse, au système de crémaillère choisi, à la ligne aérienne électrique, aux nouvelles automotrices et aux installations assurant la sécurité de l'exploitation.

« Mémoires » de l'Association Internationale des Ponts et Charpentes (AIPC) — Vol. 33-II, format 240 × 170 mm, 219 pages, publié par le Secrétariat général à Zurich. Edition Leemann S.A., Zurich, 1973. Prix : Fr. 60.—.

Le volume qui vient de paraître comprend 13 contributions rédigées par 26 auteurs aux Etats-Unis, au Canada, en Angleterre, Australie, Inde, Hongrie et Thaïlande. Cinq travaux sont consacrés à la construction de ponts et aux domaines apparentés, trois au comportement de colonnes en acier de différentes formes, les restants au comportement de plaques, de cadres et de toits sous des conditions particulières de sollicitation.