

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 114 (1988)  
**Heft:** 23

## **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:** 18.03.2025

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

caractère hypothétique des prévisions de trafic et l'écart important entre les valeurs basses et hautes empêchent du reste toute estimation fiable de cette rentabilité, ce qui n'exclut évidemment pas qu'elle doive constituer une préoccupation essentielle des exploitants.

Un financement privé n'est pas envisagé par la Confédération: la durée des travaux et l'incertitude quant à la rentabilité sont peu propices à l'initiative privée: à l'examen plus détaillé, la comparaison avec le tunnel de la Manche s'arrête très vite.

Le rapport des experts énumère avantages et inconvénients des cinq solutions proposées, les classant pour chacun des critères examinés, mais ne conclut pas sur une proposition ou un classement global, laissant ouverte la part des facteurs politiques dans le

choix final. La figure 4 récapitule ces comparaisons.

## 5. Conclusions

La consultation en cours permet aux promoteurs de chaque solution de faire valoir leurs arguments. Le conseiller fédéral Ogi l'a souligné: il n'y a pas de solution a priori favorisée. La brièveté du délai ne laisse toutefois que peu de temps aux auteurs de solutions récentes pour peaufiner leurs propositions, pour ne pas parler des propositions nouvelles qui pourraient surgir jusqu'au 15 janvier.

Depuis que les experts ont déposé leur rapport, la situation a évolué: la pression des pays voisins n'a fait que croître, la décision de construire le tunnel de base du Brenner a été confirmée, par exemple. Aux divers promoteurs d'en tirer les enseignements!

Les cantons romands se sont déjà mobilisés au niveau des Conseils d'Etat et un groupe interdisciplinaire s'est créé pour une information approfondie tous azimuts sur le projet Lötschberg - Simplon.

Si notre présentation est neutre, cela ne signifie pas que *Ingénieurs et architectes suisses* le restera, puisque la Suisse romande est partie prenante dans cette compétition.

Quelle que soit la solution retenue, elle permettra à notre pays de continuer à jouer son rôle au cœur des échanges nord-sud. Sa réalisation demandera un effort considérable à nos professions, pour que la Suisse soit digne de son héritage et ne soit en aucun cas assimilable à un îlot que contourneraient les grands courants européens.

Jean-Pierre Weibel

## Actualité

### Swissair: la métamorphose de la cabine

Pas assez de sièges en Business Class de Zurich à Téhéran, trop peu en Economy Class sur Tel Aviv... Au Contrôle réservations passagers, le service compétent pour les vols long-courriers de Swissair, les plaintes de ce genre sont fréquentes: l'une des destinations attire surtout des hommes d'affaires, l'autre surtout des touristes et les deux sont desservies par le même type d'avion, le DC-10. Et si, dans les avions destinés au réseau européen, la séparation entre les trois classes est souple, grâce à un rideau amovible, dans le DC-10 en revanche, elle est fixe.

Avec l'arrivée à Swissair des douze MD-11 commandés pour remplacer, dès 1990, les actuels DC-10, ces problèmes se trouveront résolus: la cabine du MD-11 de McDonnell Douglas peut être subdivisée très sou-

plement, ce qui permettra par exemple de tenir compte des importantes variations saisonnières de la demande aux Etats-Unis. De même, il deviendra aussi possible, si on le souhaite, de distribuer la flotte des MD-11 en versions offrant des classes de différentes grandeurs.

A l'heure actuelle, il est coûteux de modifier après coup la grandeur des compartiments, puisque cela veut dire qu'il faut immobiliser l'avion au sol et, de plus, pour chaque modification, il faut demander l'autorisation des instances compétentes selon une procédure longue et onéreuse. Sur le nouveau MD-11, il a suffi de modifier légèrement la construction de l'appareil pour que soit assurée la flexibilité souhaitée: la cabine des toilettes, qui constituait jusqu'à présent le principal problème, pourra maintenant être

déplacée librement dans le sens longitudinal, grâce à un écoulement à dépression qui débouche dans un seul réservoir; quant aux cuisines de bord, si elles sont moins faciles à déplacer puisqu'elles doivent être proches des portes pour le ravitaillement, elles sont malgré tout plus ou moins mobiles, ce qui permet d'utiliser au mieux l'espace disponible, voire de gagner toute une rangée de sièges. Des possibilités analogues de combinaison et d'adaptation sont également prévues pour l'aération, l'éclairage, les prises pour écouteurs, les panneaux muraux de la cabine et les casiers à bagages.

Lorsque, il y a trois ans, Swissair avait souhaité plus de flexibilité dans l'aménagement des

cabines, l'avionneur McDonnell Douglas était loin d'être enchanté, car il y voyait une remise en question de son procédé de construction fondé sur l'assemblage de parties de fuselage déjà entièrement équipées. Il s'est finalement laissé convaincre.

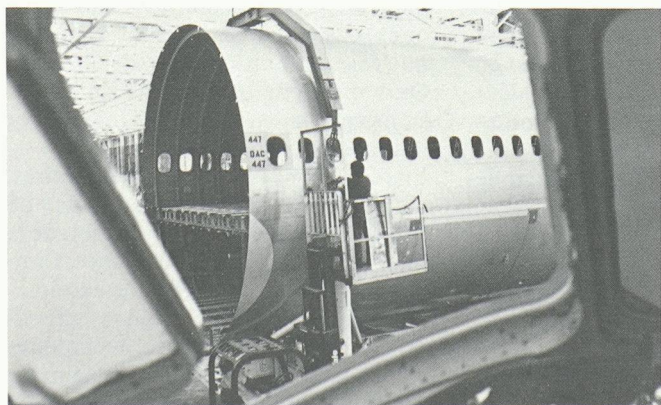
Actuellement, le MD-11 est construit selon un système entièrement différent: tous les avions circulent le long d'une seule et même chaîne de montage et ce n'est que tout à la fin, c'est-à-dire les cinq derniers jours, qu'on y apporte les finitions individuelles demandées par les compagnies. Quoique uniforme et donc plus simple, ce mode de construction permet de réaliser de nombreuses variantes.

### La brochure *Energie nucléaire* désormais disponible en trois langues

La brochure *Energie nucléaire*, qui n'existait jusqu'ici que dans sa version originale allemande, vient également de paraître dans les versions française et italienne. Cette brochure informative de 28 pages a été publiée par l'Association suisse pour l'énergie atomique (ASPEA) en réponse aux innombrables questions qui préoccupent la population depuis l'accident de réacteur de Tchernobyl. Agrémenté de nombreuses illustrations en quadrichromie et de graphiques, le style du texte est facilement compréhensible, direct et moderne. L'idée de base réside dans la présentation de faits, sans aucun embellisse-

ment. La préface et les neuf chapitres de l'ouvrage doivent permettre au lecteur de mettre en parallèle les risques et les chances de l'énergie nucléaire et de les apprécier dans un contexte global. En outre, elle apporte une contribution importante au débat permanent sur le futur rôle de l'énergie nucléaire.

Cette brochure peut être obtenue dès maintenant dans l'une de ses trois versions, soit en s'adressant aux sociétés d'électricité régionales, soit en la commandant, au prix de Fr. 3.50 l'exemplaire, directement à l'ASPEA, case postale 5032, 3001 Berne.



L'assemblage du premier MD-11 selon le nouveau mode de construction, à Long Beach en Californie.