

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 116 (1990)
Heft: 1-2

Artikel: Les transports: la Suisse et l'Europe: après une journée d'étude réussie
Autor: Weibel, Jean-Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77233>

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: 19.02.2026

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

de conceptions informatiques pour l'adaptation de leur équipement aux défis actuels.

IAS: Comment voyez-vous la position des petits bureaux d'étude face à l'évolution actuelle de nos professions?

C. R.: Leur avenir réside dans la qualité du travail qu'ils seront à même de fournir et dans la rigueur de leur gestion. La réponse aux défis passe par la formation continue, notamment dans la gestion des coûts, dans l'organisation et la rationalisation de leur travail. Des possibilités s'offrent également par de nouvelles formes de collaboration entre bureaux d'études.

Nous organisons avec le CRB des cours de gestion, qui vont également être donnés dès cette année en Suisse romande.

IAS: Les Verts et la technique: affrontement sans merci, rapprochement des positions, évolution des mentalités chez les jeunes scientifiques? Comment voyez-vous l'avenir?

C. R.: Je crois fermement à une ouverture vers un dialogue que j'appelle Gris-Verts, béton-nature. Les grands bureaux ont déjà engagé des spécialistes en sciences naturelles pour les études d'impact, ce qui a conduit chez eux à des risques d'affrontements! La SIA veut offrir un lieu de dialogue entre construction et environnement: la construction, c'est la vie! Les formes que peut prendre ce dialogue sont encore à préciser. Il existe déjà des

exemples, comme la gestion des déchets à Bâle, qui a conduit à une recommandation sur les dépôts de déchets. A Zurich, un projet vise à la gestion des déchets de construction. Il est important de concevoir dorénavant la construction en fonction des possibilités de recyclage. Ce dernier point constitue l'une de nos tâches les plus importantes, notamment dans l'optique d'une collaboration européenne où nous pourrions jouer un rôle de premier plan, grâce à notre grande pratique du dialogue pour la solution de nos problèmes nationaux.

IAS: Les problèmes techniques d'importance nationale posent des problèmes techniques toujours plus complexes à nos autorités politiques. Est-il concevable pour la SIA de jouer un rôle de conseil auprès d'elles?

C. R.: Pour ma part, je suis fasciné par le potentiel de spécialistes hautement qualifiés offert par la SIA, mais le secrétariat ne peut apporter que la logistique, imposer au besoin la clarification des idées, tandis que le Comité central peut orienter les activités en fonction des priorités qu'il aura définies. Je ne me sens en aucun cas investi d'une vocation de missionnaire au secrétariat général.

IAS: Vous êtes connu comme un homme accordant une grande place à la vie culturelle. Nos professions, particulièrement les ingénieurs, n'ont pas toujours une bonne image culturelle. Par ailleurs, le renouvellement constant des connais-

sances se révèle particulièrement astreignant. Comment garder le contact avec la vie culturelle de notre pays?

C. R.: Pour ma part, j'essaie en famille, en privé, de trouver des contacts hors de nos milieux professionnels. A l'étranger, je recherche des contacts avec des gens autres que des Suisses. D'une façon générale, je m'intéresse à ce qui est autre que mon cadre de vie habituel. Lors de rencontres interprofessionnelles, il faut savoir choisir ses interlocuteurs!

C'est la curiosité de l'esprit qui est déterminante en la matière, car elle nous permet de sortir de nos sentiers battus. En tant qu'ingénieur, il faut pouvoir abolir l'inéluctable relation entre cause et effet: ce sont alors des horizons nouveaux qui s'offrent à nous. La culture, c'est le résultat de cette curiosité tous azimuts, affranchie de la servitude du rationnel.

IAS: Votre activité à la tête du département technique de la SIA nous a prouvé qu'une telle ouverture de l'esprit est parfaitement compatible avec l'accomplissement de tâches aussi rationnelles que la gestion du formidable parc d'outils que constituent les normes et les recommandations SIA, ce qui laisse bien augurer de vos nouvelles tâches de secrétaire général. Nous formulons nos meilleurs souhaits pour un plein succès de votre politique d'ouverture et de dialogue.

Propos recueillis
par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

Les transports: la Suisse et l'Europe

Après une journée d'étude réussie

Nous commençons aujourd'hui la publication des exposés présentés à la journée d'étude organisée par le Groupement des ingénieurs de l'industrie de la SIA (GII) – et plus particulièrement son groupe romand, le GHIR – le 16 septembre dernier à Lausanne.

Cette manifestation a connu un succès remarquable, puisqu'on y a compté une centaine de participants à la veille du Jeûne fédéral. Il est vrai que la qualité des orateurs qui se sont exprimés confère un intérêt particulier à cette journée.

Les exposés – qu'on pourra lire dans ces colonnes au fil des prochains numéros et qui feront l'objet d'un tiré à part commun – ont été complétés par deux tables rondes, l'une consacrée au transit des marchandises en Suisse, animée par M. Jean-Marie Vodoz, rédacteur en chef du quotidien lausannois *24 Heures*, l'autre dévolue au futur réseau ferré européen à grande vitesse, que le soussigné a eu l'honneur de présider.

Dans le domaine des marchandises, c'est bien évidemment le problème des convois routiers de 40 tonnes qui a été au centre des débats. Problème politique plus que technique, dont les enjeux sont d'une part les relations de la Suisse avec l'Europe des Douze, d'autre part les conditions dans

lesquelles les camions suisses vont pouvoir circuler dans l'Europe de demain.

L'évolution prévisible du trafic de transit souligne l'urgence de solutions de remplacement pour le trafic routier: couloir ouvert aux convois de 40 tonnes moyennant certaines restrictions, solution transitoire pour le chargement de ces convois sur le rail avec des limitations de hauteur du chargement et enfin nouvelle transversale ferroviaire alpine, domaine où l'on ne peut pas dire que la solution la plus rapidement réalisable ait été retenue par le Conseil fédéral.

En ce qui concerne le réseau à grande vitesse, on assiste depuis le début de l'an dernier à une vigoureuse action de promotion par la Communauté des chemins de fer européens, au sein de laquelle les administrations ferroviaires autrichienne et suisse collaborent étroitement avec leurs homologues du Marché commun. On ne saurait en effet concevoir ce réseau, capable de reprendre une part de trafic à l'aviation – handicapée par un ciel et des aéroports surchargés aussi bien que par des liaisons terrestres souvent difficiles entre ces derniers et le centre des cités – sans une participation active des deux pays occupant des positions clés sur l'arc alpin.

Les options des CFF portant essentiellement sur une amélioration générale des prestations, on ne verra pas la construction en Suisse de lignes à grande vitesse (le futur matériel de traction pourra atteindre 230 km/h). La réponse aux besoins du trafic international – pour éviter que la Suisse devienne une île où règne une sage lenteur – est proposée sous forme d'un matériel roulant, tel que le Pendolino, capable de circuler sur l'infrastructure existante à une vitesse largement supérieure à celle des trains classiques (ce que ne peuvent faire le TGV français ou l'ICE allemand).

La Suisse romande est particulièrement intéressée à améliorer son raccordement à la ligne nouvelle Lyon-Paris, afin de raccourcir sensiblement les temps de parcours entre notre région et la Ville Lumière. Il se trouve que ce souhait ne coïncide pas forcément avec les objectifs de la SNCF et de certaines des régions françaises qui nous entourent.

Les récents événements survenus en Europe de l'Est montrent que la situation – donc les perspectives – est loin d'être figée, de sorte que le défi lancé aux transports porte non seulement sur les progrès techniques, mais également sur sa capacité d'adaptation rapide à des conditions entièrement nouvelles.

Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef