

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 119 (1993)
Heft: 9

Sonstiges

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: 12.01.2026

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

L'image des CFF dans le monde

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

137

Madrid, 16 septembre 1992: la reine Sophie d'Espagne remet les *Brunel Awards 1992*, qui récompensent les meilleures prestations mondiales dans le domaine du design ferroviaire.

Parmi les 31 lauréats, ce sont 11 fois les CFF qui ont été distingués, emportant 5 distinctions et 6 mentions. Ce palmarès – et ceci mérite d'être souligné – a été proclamé au terme d'une compétition dont le jury international (qui ne comptait pas de membre suisse) s'est penché sur 235 envois. Un tel succès n'est pas l'effet du seul hasard – toujours présent dans les concours, il est vrai –, mais la consécration d'un haut niveau professionnel des spécialistes des CFF et de leurs mandataires: architectes, graphistes, designers, ingénieurs de la construction et de l'industrie. En effet, les récompenses vont tant à du matériel roulant, des bâtiments et des aménagements intérieurs qu'à une campagne publicitaire.

On rappellera en passant que les chemins de fer suisses avaient été proclamés les meilleurs d'Europe au terme d'une enquête approfondie publiée par l'hebdomadaire français *La vie du rail* en novembre 1991.

Au moment où une docte commission¹ exclusivement composée de professeurs et de docteurs issus de différents domaines (dont un seul représentant de l'ingénierie) préconise un amaigrissement sévère pour notre grande régie, au nom de critères uniquement économiques, il vaut la peine de s'attacher de plus près à l'image des CFF, largement déterminante pour l'ampleur des sacrifices que les Suisses seront disposés à consentir pour maintenir la qualité de leurs chemins de fer. En effet, le degré d'identification du citoyen aux grandes entreprises du pays (qu'elles soient publiques ou privées: pensons au chocolat ou à Swissair) fait partie de leurs atouts. Il y a là un phénomène échappant apparemment à une partie de la presse, qui considère «qu'elle n'est pas là pour annoncer les trains qui arrivent à l'heure» et ne s'intéresse donc pas le moins du monde aux succès des CFF, par exemple.

Le triomphe du design ferroviaire suisse à Madrid est le reflet d'une certaine idée – suisse – du service public: la façon dont sont fournies ses prestations, le cadre où se déroulent ses activités ne sont pas indifférents et contribuent à sa promotion. Cet esprit est traditionnel aux CFF et on le retrouve comme élément de la motivation du personnel. Voilà un aspect que les sages du Groupe d'étude auraient été bien en peine de chiffrer.

Nous avons choisi d'y consacrer ce numéro, pour démontrer que l'image des CFF n'est pas celle que nous dépeignent trop souvent les médias. Une entreprise qui est l'objet des plus hautes distinctions à l'échelle internationale dans le monde des chemins de fer ne saurait être un monstre statique et informe. Mais voilà: la qualité a un prix – et tous les prétextes semblent être bons pour éviter d'avoir à le payer.

¹Il s'agit du *Groupe de réflexion sur l'avenir des CFF* nommé par le conseiller fédéral Adolf Ogi.