

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **121 (1995)**

Heft 21

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.

La revitalisation à l'envers ou le désaveu de l'industrie suisse

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

405

La renommée de l'industrie suisse repose sur deux piliers: l'ingéniosité de ses concepteurs et la qualité de ses réalisations. Aujourd'hui, deux domaines où elle s'est particulièrement illustrée sur le plan international, l'industrie ferroviaire et le génie civil, sont relégués à l'arrière-plan par des péripéties économique-politiques héritées des années grasses dont nous n'avons pas vu à temps venir la fin.

Un ouvrage remarquable vient de paraître, qui met en évidence le rôle de pionniers des constructeurs suisses de locomotives électriques¹. Tant dans le développement de l'électrification que dans la course à la grande vitesse, on trouve des ingénieurs et des entreprises suisses en bonne place. La Re 460 des CFF – *Loc 2000* – et son homologue encore plus puissante, la Re 465 du BLS, en sont les plus récentes illustrations, qui renouent de plus avec la tradition d'exportation de l'industrie ferroviaire suisse. En effet, ce type a été choisi par les chemins de fer finlandais et norvégiens pour renouveler leur parc.

Si des ingénieurs étrangers ont pris une part importante à la conception de nos deux axes ferroviaires alpins, leurs collègues suisses ont depuis longtemps pris la relève, créant sur tout le réseau ferré de notre pays des ouvrages d'art qui font date dans l'histoire du génie civil. Plusieurs décennies de réalisations remarquables *intra muros* ont valu à nos ingénieurs une renommée internationale enviable ainsi que des mandats tout aussi désirables.

On peut citer en passant le domaine de la production, de la distribution et de la gestion de l'énergie électrique, étroitement lié à celui des chemins de fer, et dans lequel notre industrie a également su faire excellente figure.

C'est dire qu'en accordant une importance particulière à la modernisation du réseau suisse de chemins de fer, on a privilégié une activité dans laquelle la somme de toutes les valeurs ajoutées est essentiellement investie dans notre pays, au bénéfice de la promotion des exportations.

Il est vrai qu'aujourd'hui, le climat économique a viré aux frimas, chaque investissement projeté étant soumis à un examen souvent trop sectoriel pour s'intégrer dans une réflexion globale. Pour des raisons financières, on envisage aujourd'hui de gâter de coeur de freiner le transfert des transports de la route au rail, voire de confier dans une mesure croissante le trafic régional à la route plutôt qu'au chemin de fer, en oubliant la part nationale aux investissements ferroviaires et en feignant d'ignorer non seulement son impact indéniable sur l'environnement, mais le fait que le pétrole est une ressource en voie de disparition.

Au moment où l'on envisage une douloureuse coupe dans les NLFA – sur lesquelles de nombreuses entreprises comptaient pour sortir de l'ornière actuelle –, il se trouve des milieux professionnels assez myopes pour demander le doublement du tunnel routier du Saint-Gothard, au nom des occasions de travail qu'ils en attendent! Et si, au lieu de dépenser de l'argent à combattre les séquelles de la récession, on l'utilisait à des équipements et à des matériels dont le besoin futur ne fait aucun doute et dont la réalisation occuperait de larges secteurs de notre industrie? Cela ne serait-il pas de la revitalisation?

¹R.KALLER ET J.-M. ALLENBACH: «La traction électrique», 2 vol. reliés 16 x 24 cm, 706 p., abondamment illustrés, éd. Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne 1995. Prix: 140 francs