

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 121 (1995)
Heft: 21

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: 02.07.2025

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

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 économico-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 gâterie 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