Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 122 (1996)
Heft: 26

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: 04.07.2025

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

Chemins de fer suisses : 150 ans de bons et loyaux services

Par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

L'année prochaine verra le 150e anniversaire de l'ouverture de la première ligne ferrée suisse[1]. A cette occasion, un éditeur alémanique présente en collaboration avec les CFF un magnifique ouvrage richement illustré, retraçant l'histoire du rail en Suisse au cours de ce siècle et demi. Alors que le 100e anniversaire avait vu la parution d'une collection de cinq gros volumes, rassemblant sous la signature d'éminents spécialistes des études historiques, techniques, économiques et politiques[2], le présent ouvrage s'adresse à un plus large public, tout en ne négligeant aucun des aspects de l'histoire ferroviaire de la Suisse et confiant à l'image – en grande partie en couleur – un rôle important.

Ce livre présente à mes yeux deux mérites tout particuliers. Il montre de façon convaincante le rôle joué par le rail dans le développement de notre pays, que ce soit en s'inscrivant dans la tradition du transit des gens et des biens, en rapprochant les régions périphériques du Plateau ou en ouvrant au tourisme des voies royales vers les plus beaux sites de Suisse. Il illustre également la richesse d'un réseau ferré d'une densité à peu près unique au monde, fruit des efforts consentis par nombre de régions pour se doter – grâce aux chemins de fer privés – des liaisons que ne leur offrait pas le « grand » chemin de fer.

Le monde des transports a certes vécu un bouleversement par l'avènement du transport routier, aussi bien dans le secteur des marchandises que dans celui des voyageurs. S'y est ajouté le développement du transport aérien, dominant les trajets de plus de 300 à 500 km.

Cette évolution a été trop rapide : le législateur suisse n'a pas eu le temps de mettre sous toit une loi sur le transport routier, ce qui a pour effet de perpétuer une distorsion flagrante de concurrence pour les marchandises. Les chemins de fer, notamment les CFF, sont restés prisonniers d'habitudes contractées en période faste et, sur bien des points, n'ont pas su trouver la souplesse voulue pour s'adapter aux nouvelles donnes. Il s'y est ajouté la tutelle paralysante d'autorités politiques incapables de prendre des décisions autrement qu'avec une guerre de retard. Combien d'années leur a-t-il fallu pour comprendre que l'on avait certes à faire à une crise conjoncturelle dans les récentes années 70, mais que cette dernière masquait une crise structurelle ? Et pendant combien de temps a-t-on passé sous silence le fait que l'essentiel des charges conduisant à un déficit croissant était dû au service d'une dette écrasante ?

Le livre du 150e anniversaire montre de façon convaincante que le chemin de fer n'est pas seulement une affaire d'argent, mais un formidable instrument au service du pays, qui doit ses performances à la motivation et à la qualité de son personnel, ainsi qu'à la capacité novatrice exemplaire d'une industrie ferroviaire qui a contribué de façon décisive, sur le plan mondial, aux progrès techniques dans son domaine.

Il reste à souhaiter que l'année du 150e anniversaire soit également celui de l'indispensable assainissement d'un système de transport capital pour la prospérité de notre pays et la protection d'un environnement qui reste l'un de ses atouts majeurs aussi bien pour son tourisme que pour la santé physique et morale de ses habitants.

Ce livre, dont on ne saurait assez souligner l'excellente relation qualité-prix est une illustration convaincante du rôle essentiel joué par la rail dans la naissance de la Suisse moderne.

« La saga ferroviaire suisse » : un vol. relié toile, 25 x 31 cm, 328 pages, illustré. Edition AS Verlag, Zurich, 1996. Prix : Fr. 98.–

[1] Le chemin de fer est arrivé à Bâle en 1844 déjà. Signe de la confiance qu'il inspirait : la porte de la ville qu'il devait franchir pour arriver dans la cité rhénane était fermée la nuit sur ordre des autorités...

[2] Dont la parution s'était achevée seulement en 1952...