

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **122 (1996)**

Heft 26

PDF erstellt am: **27.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://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 150^e anniversaire de l'ouverture de la première ligne ferrée suisse¹. A cette occasion, un éditeur allemand 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 100^e 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 politiques², 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 données. 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 150^e 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 150^e 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 le 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...