

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 118 (1992)
Heft: 18

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.05.2025

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

Innovation: la Suisse en excellente position

*Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef*

Il est de bon ton, dans une partie de la presse helvétique, d'annoncer le déclin de la Suisse dans différents domaines, notamment celui de la créativité industrielle. Face aux ingénieurs Japonais, par exemple, nous serions en irrémédiable perte de vitesse, nombre de prises de brevets par an à l'appui. 337

Serait-ce le manque du sens des relations publiques? Toujours est-il que l'homme de la rue ne voit guère que la Swatch comme témoin de la créativité suisse. Sans nier l'ingéniosité qui a présidé à sa naissance, on relèvera que l'industrie suisse a connu récemment d'autres succès significatifs, qui n'ont guère trouvé d'échos dans les médias helvétiques.

Depuis près d'un siècle, les constructeurs de locomotives suisses, tant électriciens que mécaniciens, ont livré dans le monde entier un matériel de traction qui non seulement a fait ses preuves sur les réseaux les plus divers, mais inspiré tous les autres constructeurs. La France, leader dans le domaine de la grande vitesse, a connu ses premiers trains électriques rapides dès les années 20, grâce à la technique suisse. De même, la technique des hautes vitesses ferroviaires est issue des fameuses locomotives du Lötschberg de 1944.

Au terme d'une évaluation serrée, ABB et SLM ont emporté en Finlande une commande de 20 locomotives analogues aux nouvelles Re 4/4 460 des CFF, considérées comme les plus modernes du monde. Cette victoire sur la concurrence allemande, bénéficiant d'importantes subventions au développement de la part de l'Etat¹, fait suite au choix des CFF, qui – pour la première fois – avaient lancé un appel d'offres international: mise en concurrence à armes égales, l'industrie suisse est un compétiteur redoutable.

C'est là que le bât blesse: il y a des domaines où les Etats ne se gênent pas de privilégier leur propre industrie en édifiant des barrières non tarifaires (l'Italie refuse toute offre en provenance de la Suisse pour la fourniture de matériel ferroviaire) ou en lui accordant des avantages sous forme de financement à la recherche et au développement.

L'industrie suisse a su consentir elle-même aux investissements dans ces domaines. Il est donc à souhaiter que la Confédération continue à assumer sa part dans ces centres d'excellences que constituent nos Ecoles polytechniques, car la capacité d'innovation est liée au niveau de formation des spécialistes. Puissent les autorités politiques le comprendre au moment de décider les mesures d'économie imposées par l'état des finances fédérales.

On sait que le niveau des salaires en Suisse exclut pour une bonne partie de l'industrie la compétitivité dans la production, ce qui conduit à produire à l'étranger ou à accorder des licences à l'industrie étrangère. Cela signifie aussi que la survie des entreprises suisses – et de la prospérité du pays – repose plus que jamais sur les cerveaux, donc sur un niveau élevé de qualification, acquis dans des écoles de qualité. L'industrie est capable d'assumer elle-même l'essentiel de la recherche appliquée et ne demande pas de subventions. Le rôle qu'elle attend de l'Etat consiste non seulement à maintenir, mais à promouvoir la qualité de cet enseignement: un bel investissement sur l'avenir!

¹ L'Etat allemand a participé pour 350 millions de DM au développement de la nouvelle locomotive électrique du type 121.

Une erreur de date s'est glissée dans notre éditorial du N° 17 du 5 août dernier: c'est le 27 septembre, et non comme indiqué le 6, que le peuple suisse se prononcera sur les nouvelles lignes ferroviaires alpines. Nos lecteurs auront rectifié d'eux-mêmes et voudront bien nous pardonner.