

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 123 (1997)
Heft: 3

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: 29.11.2024

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

Menace sur la mémoire collective de la technologie suisse

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

25

Parmi les mauvaises nouvelles qui se sont abattues sur nous en 1996, il en est une qui a passé largement inaperçue dans notre région, où elle ne semble toucher que peu de gens. Je veux parler de l'annonce des graves difficultés financières frappant le Musée suisse des transports, à Lucerne.

Fondée en 1942, cette institution a longtemps mené une existence très discrète à Zurich, avant de s'installer à Lucerne sous l'impulsion de l'enthousiasme contagieux d'Alfred Waldis. On ne se disputait alors pas le privilège d'accueillir le musée. La ville de Lucerne a cru à son avenir, en 1954, et mis à disposition un terrain en droit de superficie. Bien lui en a pris: inauguré le 1^{er} juillet 1959, le Musée s'est installé au fil des ans en tête de liste en Suisse pour le nombre de visiteurs, en symbiose avec la vocation touristique de Lucerne. Toutefois, sa fréquentation a commencé de baisser depuis quinze ans¹ et certaines lacunes se sont révélées dans ses activités muséales.

Plus que toute autre institution, il a contribué à rapprocher de la technique un très large public, notamment au travers des innombrables classes qui y sont venues en course d'école. En offrant des démonstrations spectaculaires dans des domaines aussi différents que l'aérodynamique, la technique ferroviaire, les télécommunications ou l'exploration spatiale, en permettant de piloter soi-même certaines démonstrations, le Musée a joué un rôle de promoteur d'une technique à échelle humaine et suscité de fertiles vocations.

Il n'a hélas pas échappé au recul de la conjoncture, et l'on parle aujourd'hui de licenciements, de fermeture partielle, voire totale à terme. Le succès populaire qu'il a si longtemps connu ne peut masquer le fait qu'il n'a jamais roulé sur l'or et ne dispose pas de réserves. La partie visible de cette institution a certes largement bénéficié de nombreux dons, certains prestigieux – parfois encombrants! Les objets exposés ne constituent toutefois qu'une partie du patrimoine rassemblé à Lucerne. La gestion de l'immense documentation se fait en coulisse et ne bénéficie que peu du prestige des collections visibles. Il y a quelques années, j'avais sollicité de grands fabricants d'ordinateurs le don au musée d'un équipement facilitant cette tâche. En vain, car le public n'aurait vu aucun témoignage d'une telle générosité et n'aurait donc pas été incité à acheter un PC «HAL» ou «IO»², contrairement à l'informatique donnée en cadeau à une école et qui peut influencer les choix futurs des étudiants...

Il incombe à nos milieux techniques et scientifiques de soutenir le Musée des transports dans une période difficile, en le visitant et le faisant visiter, notamment par les écoles. Ce qui est en jeu à Lucerne, c'est l'un des plus performants instruments de promotion, mais aussi de documentation de la technique, dans des domaines où la Suisse s'est depuis toujours illustrée et où elle continue de briller. Il vaut bien une excursion sur les rives du lac des Quatre-Cantons ou des interventions auprès du monde politique, pour lui assurer de façon durable les ressources financières dont il a besoin.

¹De 1993 à 1995, la fréquentation annuelle est tombée de 546 860 à 452 570 (-17 %). 1982 avait vu une pointe à 700 000 visiteurs, trop pour la sécurité et la durabilité des collections. Le but déclaré de la direction est de retrouver un chiffre annuel d'environ un demi-million d'entrées.

²Pour déchiffrer ces pseudonymes, se référer au livre «2001, une odyssée de l'espace», où intervient l'ordinateur HAL.