

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 32 (1995)
Heft: 1212

Rubrik: L'invité de DP

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: 24.02.2026

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

La traversée des Alpes et du Plateau

Le document de l'OFAT ne pouvait manquer d'évoquer la question des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA). Traitées dans le chapitre «Analyse de la situation», les NLFA, comme Rail 2000 dans sa version originale, sont en parfaite harmonie avec le concept fondateur de l'aménagement du territoire, la «décentralisation concentrée».

L'INVITÉ DE DP

Daniel Marco
architecte

RÉFÉRENCES

Organisation du territoire en Suisse. Grandes lignes pour le développement souhaité, OFAT (Office fédéral de l'aménagement du territoire).

SOURCES

The Journal of Medicine and Philosophy dédie un volume entier (août 1994, Vol 19,4) au Oregon Health Plan. Voir aussi : Kirk P.E. (1993), The women's health care component of the Oregon Basic Health Care Plan, *American Journal of Obstetrics and Gynecology*, 168, 1870-1874. Klevit H.D. et al. (1991), Prioritization of Health Care Services, *Archives of Internal Medicine*, 151, 912-916. Kitzhaber J. A. (1994), *The Oregon Health Plan. Annals of Emergency Medicine*, 23:2, 330-333.

«Les concepts sont comme des filets à papillons, ils servent à attraper la réalité, ensuite on les jette!», a écrit Umberto Eco. Or, comme nous l'avons vu dans deux articles précédents, les cinq concepts des «Grandes lignes pour le développement souhaité» sont largement battus en brèche par la réalité. Ils n'attrapent pas grand-chose.

Le premier d'entre eux, par exemple, qui postule le maintien d'un réseau de villes relativement égales entre elles, appelées à assurer des fonctions complémentaires et par extension des communications d'égale intensité entre elles, n'a jamais été aussi peu réaliste. La concentration des activités et des populations dans l'agglomération zurichoise et, dans une moindre mesure, dans les autres grandes villes du pays, est de plus en plus perceptible.

«Les Grandes lignes du développement souhaité» préconisent pour les villes suisses un développement endogène, qui ne fasse pas «tache d'huile». Un concept fort discutable, l'expérience genevoise de «construire la ville en ville» en a montré les limites, notamment en matière de densité, d'équipement, de trafic public et privé. Ce concept reflète d'ailleurs de moins en moins le développement dans les

grandes agglomérations du pays. A Zurich, où la mise en service du S-Bahn provoque un fort développement urbain en étoile le long de branches partant du centre-ville, et à Genève, où la barrière verte, censée contenir l'extension vers la zone agricole, érigée par le plan directeur cantonal, se voit minée de toutes parts, sans qu'il existe de projet global pour maîtriser la tendance.

Aujourd'hui, alors que la crise fragilise les finances fédérales, les objectifs de Rail 2000 sont révisés à la baisse et il est question de ne réaliser qu'une seule NLFA. Alors, si les concepts des «Grandes lignes du développement souhaité» n'attrapent plus la réalité, cela signifie que ceux qui fondent Rail 2000 et les NLFA sont aussi obsolètes. Même s'ils ont été acceptés par le peuple, ces projets doivent être modifiés, le plus démocratiquement possible.

Il faut d'abord reconnaître l'existence et le développement en Suisse d'une hiérarchie entre les agglomérations urbaines et établir une hiérarchie entre les communications, notamment ferroviaires, qui les relient entre elles et aux principales villes d'Europe. Des hiérarchies qui existent depuis très longtemps sur le Vieux Continent et les Iles britanniques.

Si la Suisse veut entrer dans la Communauté européenne – l'intégration européenne est le deuxième concept du document de l'OFAT –, la réalisation d'une NLFA Nord-Sud pèse d'un poids certain dans la corbeille de mariage. En tenant compte des tendances décrites précédemment, cette première NLFA, et sans doute la seule, doit passer par Zurich et le Saint-Gothard (si la Suisse ne veut pas entrer dans la CE, alors il est proposé le percement d'un tunnel de base entre Bâle et Chiasso).

Le percement d'un nouveau tunnel du Lötschberg résulte d'un fédéralisme égalitaire sourcilieux et constitue un doublon onéreux en regard de l'argent disponible. Mais surtout, il occulte une question essentielle: l'amélioration des communications. A la place du Lötschberg, il serait sans doute souhaitable, toujours si l'adhésion de la Suisse à l'Europe reste un objectif prioritaire, de réaliser une nouvelle ligne ferroviaire à travers le Plateau suisse, une NLFP Est-Ouest. De cette manière, les relations entre les principales villes de Suisse et entre elles et Zurich (aujourd'hui Genève-Zurich 300 km/3 h., Genève-Paris 500 km/3 h. 20 min.) seront améliorées, comme le seront les communications en Europe entre les quatre points cardinaux. ■