

Zeitschrift:	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Herausgeber:	Société de communication de l'habitat social
Band:	64 (1991)
Heft:	6
Vorwort:	L'Europe technologique
Autor:	Z'Graggen, François-Joseph

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: 12.01.2026

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



Edition, administration et publicité
Section romande de l'Union suisse pour l'amélioration du logement
8, rue Clos-de-Bulle
1004 Lausanne,
tél. (021) 23 45 82
fax (021) 20 76 88

Bureau de la section romande
Bernard Vouga, architecte, Lausanne, président.
René Gay, Genève, vice-président.
Adriano Rizzetto, Lausanne, caissier.
Pierre Stalder, Lausanne, secrétaire

Rédacteur principal
François-Joseph Z'Graggen, architecte EPFL/SIA,
10, place de la Riponne,
1014 Lausanne,
tél. (021) 316 73 15
fax (021) 316 73 47
(022) 61 36 17

Rédacteurs
P. Cagna, G. Collomb,
Ph. Gfeller, J.-P. Giuliani,
R. Hermanjat, B. Marchand,
M-Ch. Petit-Pierre,
H. Robert-Charrue, W. Tüscher,
M. Vianu, E. Weber.

Diffusion
La revue *Habitation* est l'organe officiel des sociétés coopératives d'habitation affiliées à l'USAL – Section romande de l'Union suisse pour l'amélioration du logement, de la FAS (Sections romande et genevoise de la Fédération des architectes suisses).

Abonnement
Suisse : Fr. 45.- par an.
Etranger : Fr. 60.-
Prix du présent numéro : Fr. 6.-.

Photocomposition : Livre Total Lausanne
Impression : Roto-Sadag Genève

Couverture : *Europan 2*, les résultats en page 29

REVUE MENSUELLE ROMANDE

ÉDITORIAL

L'EUROPE TECHNOLOGIQUE

L'

ouverture du Grand Marché au début 1993 pose à notre pays une seule question essentielle : va-t-on le subir, ou, au contraire, va-t-on l'assimiler et prendre un rôle actif dans la reconfiguration de notre continent?

En effet, que l'on adhère à la CEE, à l'EEE (ou à je ne sais quel autre «blanc-bonnet-bonnet-blanc» inventé par nos diplomates pour mettre en exergue quelques singularités d'un groupe de vallées montagnardes), l'important est d'avoir un projet politique pour la place de notre pays dans cette dynamique. Sur le plan économique, le poids attribué à l'industrie, à son évolution technologique, à sa localisation est cardinal et pose un grand problème d'aménagement du territoire, en particulier concernant les parcs technologiques et les réseaux de transport.

Pour les parcs technologiques, s'il faut se réjouir des trois réalisations-phares en Suisse romande que sont Y-Parc à Yverdon-les-Bains, le PSE à Lausanne et la LEM à Genève, on peut toutefois se demander si cela reflète un processus d'aménagement du territoire à la mesure des enjeux. A Yverdon-les-Bains en particulier, le pragmatisme jovial professé ne risque-t-il pas d'aboutir à un rôle de cette place en deçà de ce que l'ensemble de la Suisse romande pourrait en attendre?

Pour les réseaux de transport, le réseau européen des TGV et en particulier sa composante française ont été récemment arrêtés officiellement : pour la Suisse, cela confirme ce qui était officieux depuis plusieurs mois, soit le renoncement pour très longtemps à la résiliation du tronçon Mâcon-Genève. Pourquoi le Conseil Fédéral s'est-il obstiné à ne pas profiter il y a deux ans du projet TGV Rhin-Rhône, aujourd'hui confirmé, pour raccorder la Suisse d'une manière plus centrale et plus économique en renonçant à Mâcon-Genève?¹

S'il est évident que notre pays doit soutenir un même projet, il est tout aussi évident, en termes de réseaux, que la maîtrise d'un maillon du réseau est bien plus profitable que de n'y être raccordé que par des antennes comme Bâle et Genève. Les Français et les Italiens viennent de décider la nouvelle ligne du Mt Cenis. La Suisse doit relever le défi en

SOMMAIRE

Aménagement du territoire

- | | |
|------------------|---|
| 3 | Technologies et régions
<i>Claude Raffestin</i> |
| 5 | Suisse-Europe : les perspectives de l'emploi
<i>Yves Fluckiger</i> |
| 8 | Le développement trans-régional
<i>Claude Morel</i> |
| 15 | Le développement technologique en Suisse latine les aspects économiques
<i>Patrick Nicolet</i> |
| 17 | Interview du Conseiller d'Etat Jacques Martin
<i>François-Joseph Z'Graggen</i> |
| 18 | Déjeuner avec...
Patrik Nicolet,
Directeur d'Y-Parc
<i>Marie-Christine Petit-Pierre</i> |
| 19 | Petit lexique |
| 20 | Le parc scientifique sur le site de l'EPFL à Ecublens
<i>Sébastien Oesch</i> |
| 22 | Vivre l'industrie avec la région
<i>Philippe Gfeller</i> |
| 24 | Un industriel humaniste
<i>Micaela Vianu</i> |
| Europan 2 | |
| 27 | Europan 2 |
| 28 | Sites suisses |
| 29 | Lauréats |
| 33 | Mentionnés |
| B.D. | |
| 40 | L'Echo des Cités
<i>F. Schuiten et B. Peeters</i> |

(suite en page 3)

(suite de la page 1)

rendant concurrentielle une ligne Jura-Simplon qui, même si la topographie ne permet pas partout la grande vitesse, bénéficie du plus court parcours Milan-Paris. Il en résulterait un gain kilométrique de 120 km par rapport au Mt Cenis.

Il y a donc lieu de mettre maintenant les bouchées doubles pour développer un projet TGV Jura-Simplon, dont les principaux avantages sont :

- le gain moyen pour l'ensemble du marché romand vers Paris est estimé à cinquante minutes sur Dôle-Lausanne, auxquelles s'ajoutent vingt minutes grâce au TGV Rhin-Rhône;
- 10% de la clientèle de Cointrin va vers Paris : la composante romande de cette importante part du marché passerait plus vraisemblablement par Dôle-Lausanne que par Chambéry;
- parce que préexistant, le parcours Dôle-Lausanne est réalisable par tronçons de ligne nouvelle permettant un meilleur échelonnement des investissements;
- il est nettement moins cher, d'une part parce que la traversée du Jura est peu coûteuse, d'autre part parce que le Simplon actuel est déjà un tunnel de base, dont seul le prolongement Iselle-Domodossola serait à construire en ligne nouvelle;
- il assure le renouveau commercial de la ligne du Simplon.

La région Franche-Comté a déjà débloqué un crédit de 300 000 FF pour l'étude d'une nouvelle ligne partielle vers Lausanne. A quand un relais financier des gouvernements romands, ou de la Confédération?

Pour l'industrie de la construction, l'ouverture européenne c'est notamment la constitution de grands groupes qui intègrent ou dépassent la Suisse. Pour notre profession, c'est aussi l'ouverture du marché des mandats, comme le montre la deuxième session du concours EUROPAN, dont les résultats viennent d'être connus dans chacun des dix-sept pays participants et dont nous publions les lauréats en Suisse (p. 29).

François-Joseph Z'GRAGGEN

TECHNOLOGIES ET REGIONS

D

epuis un quart de siècle, nous sommes entrés dans une nouvelle révolution industrielle, appelons-la la troisième, fondée, entre autres, sur l'électronique, l'informatique et la biotechnologie. Les nouveautés dérivées de ces techniques ne sont pas seulement un enrichissement de l'arsenal des sociétés les plus avancées, mais également et surtout des éléments de transformation fondamentaux pour ces mêmes sociétés et pour celles qui entretiennent des relations avec elles. Alors que les deux précédentes révolutions industrielles avaient contribué à rassembler dans de grandes métropoles des masses d'ouvriers et d'employés en créant des paysages humains désormais classiques, cette troisième révolution s'exprime d'une manière tout à fait différente, car elle rassemble davantage de scientifiques que les précédentes. Les ingénieurs, physiciens, informaticiens, biologistes et gestionnaires ont des exigences quant à leur mode de vie et à leur insertion dans l'environnement fort différentes de celles des ouvriers d'il y a seulement cinquante ans. Si Clermont-Ferrand est devenue la ville industrielle du pneu autrefois, il est peu vraisemblable qu'une ville placée dans les mêmes conditions puisse devenir aujourd'hui un centre de l'électronique ou de la biotechnologie, car la main-d'œuvre hautement qualifiée de niveau universitaire exige un autre contexte. Nous voulons dire par là qu'une localisation ne s'apprécie plus sur la base des seuls critères économiques, mais encore et surtout sur la base de critères environnementaux qui n'étaient pratiquement pas pris en compte il y a quarante ans.

La troisième révolution industrielle n'est pas qu'une transformation des structures de production, elle est aussi

une modification des structures de toute la société. Localiser une entreprise actuellement implique de prendre en compte simultanément l'économie, bien sûr, mais également la région et l'environnement. Prendre en compte la région dans toutes ses composantes et sa diversité, prendre en compte l'environnement dans ses dimensions physiques et sociales, autrement dit dans ses composantes écologiques générales et humaines. C'est au prix de ces analyses qu'une localisation («greffe économique») peut être envisagée avec un certain succès. On peut prétendre que la complexité des analyses est proportionnelle au niveau technico-scientifique de la localisation projetée.

A propos de ces localisations, on notera un foisonnement de termes ces dernières années : parc scientifique, parc technologique, technopole, business park, etc. pour n'en citer que quelques-uns. Souvent, ces termes, là où ils sont utilisés, ne recouvrent que des projets encore flous pour les collectivités qui espèrent trouver dans la réalisation d'un parc technologique ou d'un business park une solution à leur développement futur. Pourtant, il ne suffit pas, hélas, de réservier des terrains pour l'implantation de l'un de ces parcs pour qu'il se réalise ipso facto. De la même manière que l'on n'habite pas le mot ville ou le mot région, on ne travaille pas davantage dans le mot parc technologique ou business park! Les responsables politiques, voire aussi les responsables économiques sont souvent étrangement victimes de la magie des mots en pensant qu'il suffit de vouloir quelque chose pour que cela se fasse. Cette volonté est nécessaire, mais elle n'est pas suffisante, et on peut craindre que les collectivités s'engagent un peu à la légère dans l'aventure des parcs et autres centres technologiques. Lorsque l'image qu'on se donne précède la réalité, la simulation l'emporte sur la réalisation, et le problème risque d'être mal posé et par conséquent mal résolu.

Afin d'illustrer la situation, nous allons considérer la région lémanique, disons pour simplifier les zones regroupées dans ce qu'on appelle institutionnellement le Conseil du Léman, à savoir l'Ain, la Haute-Savoie, Vaud, Valais et Genève.

Il ne s'agit évidemment pas d'une zone homogène, car ces entités possèdent des structures différentes et ont connu des rythmes de développement et d'industrialisation qui ne

¹L'automne dernier, à l'occasion d'une conférence, j'ai demandé au directeur des CFF s'il avait fait évaluer le tronçon Dôle-Lausanne. On m'a répondu qu'on ne pouvait étudier «n'importe quel» parcours. Le ton de la réponse a fait paraître la question farfelue, incongrue même, comme si j'avais parlé de mettre en TGV Nyon-Morez!