

**Zeitschrift:** Horizons : le magazine suisse de la recherche scientifique  
**Herausgeber:** Fonds National Suisse de la Recherche Scientifique  
**Band:** - (2004)  
**Heft:** 63

**Artikel:** Topographie inhabituelle de la Suisse  
**Autor:** Schwab, Antoinette  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-552652>

#### **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:** 11.02.2026

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

# 2000

L'accessibilité a notamment progressé dans la périphérie des villes du Plateau.

# 1950

## Topographie inhabituelle de la Suisse

PAR ANTOINETTE SCHWAB  
ILLUSTRATIONS EPFZ

La plupart des communes de Suisse sont aujourd'hui plus accessibles qu'il y a 50 ans. Le rapport entre transports publics et privés, en revanche, est resté presque identique. Mais cela pourrait changer.

Les cartes de Philipp Fröhlich montrent la Suisse sous un jour topographique étrange, avec un Plateau plein de montagnes. Pas au sens habituel, bien sûr. En fait, ce planificateur des transports de l'EPFZ étudie la façon dont a évolué l'accessibilité des communes de Suisse au cours des 50 dernières années. Il l'a calculée décennie par décennie, en présentant les résultats de manière métaphorique avec des montagnes. En clair: plus une montagne est haute et plus cette accessibilité est grande.

Genève, Lausanne, Berne, Bâle et surtout Zurich culminent tout en haut. Mais si l'on compare les

années 1950 et 2000, on constate que les montagnes les plus hautes n'ont pas grandi, au contraire.

Aujourd'hui, la montagne de Berne est même moins haute, alors qu'un véritable massif montagneux s'étire sur l'ensemble du Plateau. «Il fallait s'y attendre, affirme Philipp Fröhlich. Mais cette énorme progression de la périphérie est malgré tout surprenante.»

### Les zones bien desservies ont peu profité

Une question intéresse tout particulièrement le chercheur et son collègue Martin Tschopp: une meilleure accessibilité a-t-elle un effet positif sur l'économie? Selon les premières analyses, il semblerait que les investissements ultérieurs n'apportent pas grand-chose, si l'infrastructure est déjà bonne au départ. En d'autres termes, les régions qui étaient déjà bien desservies, il y a 50 ans, n'ont plus profité dans la même mesure des routes et des transports publics aménagés par la suite. A noter toutefois que leur modèle de calcul ne retient que les chiffres de population comme indicateur du développement économique. D'autres critères seront pris en compte dans une prochaine étape. De manière générale, l'accessibilité a augmenté presque partout, aussi bien avec les transports publics que privés. Exception faite de certaines régions de l'Arc alpin et du Jura, ainsi que des grandes villes.

### Trafic individuel: stagnation

Le rapport entre les deux modes de déplacement est resté approximativement identique. La durée des trajets en transports privés n'a cessé de diminuer jusqu'en 1990. Ensuite, cette réduction n'a été que minimale. A l'avenir, on pourrait bien assister à une stagnation, voire à une nouvelle hausse. En ce qui concerne les transports publics, Rail 2000 oblige, la durée des déplacements va continuer à diminuer.

La tâche principale de l'équipe du projet a consisté à trouver des données utilisables pour les modèles de calcul et si nécessaire à les numériser. Il a ainsi fallu rechercher dans des archives de journaux des informations sur la construction de certaines routes ou saisir de vieux horaires en mode numérique. L'intérêt de ce nouveau corpus ne se limite pas à la science: à l'Office fédéral du développement territorial, on s'en sert déjà. ■