

TRANSPORTS ET DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

La solution? ...C'est simple.

Faire appelle à la technologie et au marché...(!?)

Remigio Ratti

Prof. tit. Université de Fribourg/USI Lugano

Président ROREP/OEPR 1991-1995

TRANSPORTS ET DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

La solution? ...C'est simple...

**Faire appelle à la technologie et au
marché...(!?)**

Pourquoi ce regard critique sur ces paradigmes?

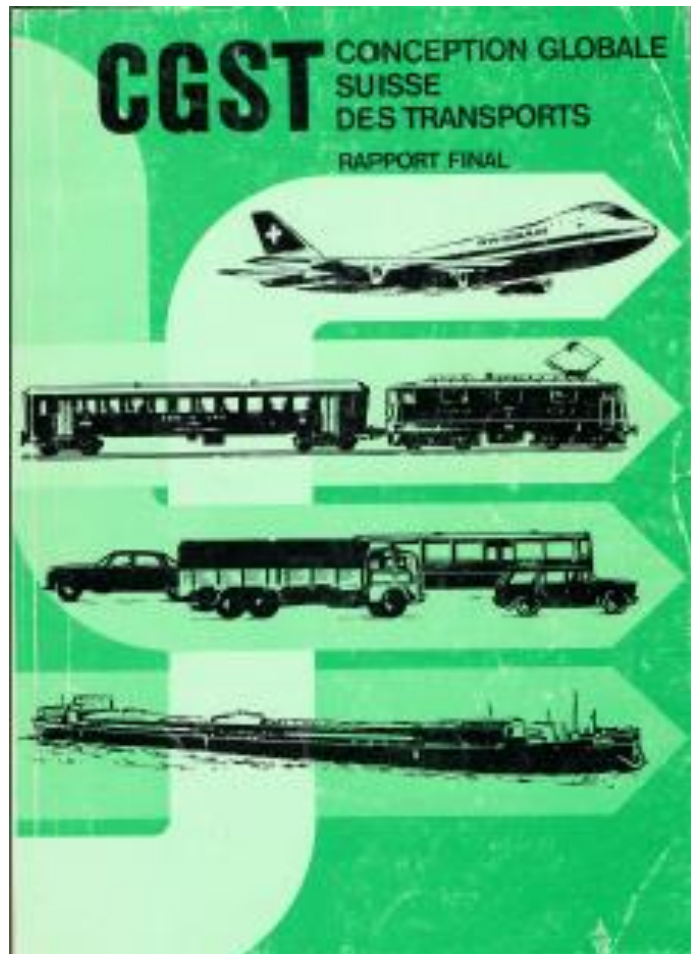
(1) une réaction idéologique, voire nostalgique?

(2) le sentiment de la fin d'un cycle de vie?

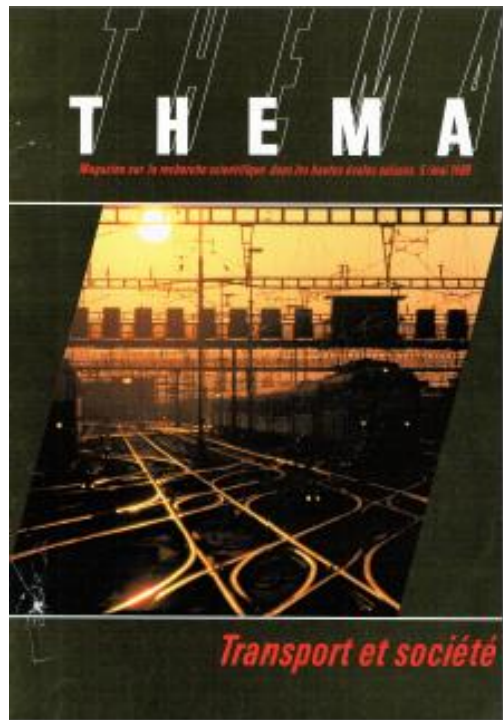
(3) un soucis réel pour le cycle de vie futur de la politique?

(1) Une réaction idéologique, voire nostalgique?

Planification et politique intégrée des transports pour une politique cohérente, efficace et efficiente:



- La CGST - La conception globale suisse de transports (1970-1978)
Gesamtverkehrskonzeption
 - politique de l'offre vs politique d'incitation d'une mobilité responsable et différenciée
- Lenkungs politik vs Anreizorientierte Verkehrspolitik



Magazine HES – mai 1988



Remigio Ratti

directeur de l'Ufficio delle Ricerche Economiche à Bellinzona et professeur à l'Université de Fribourg

D' Charles Barras
économiste

THEMA 5

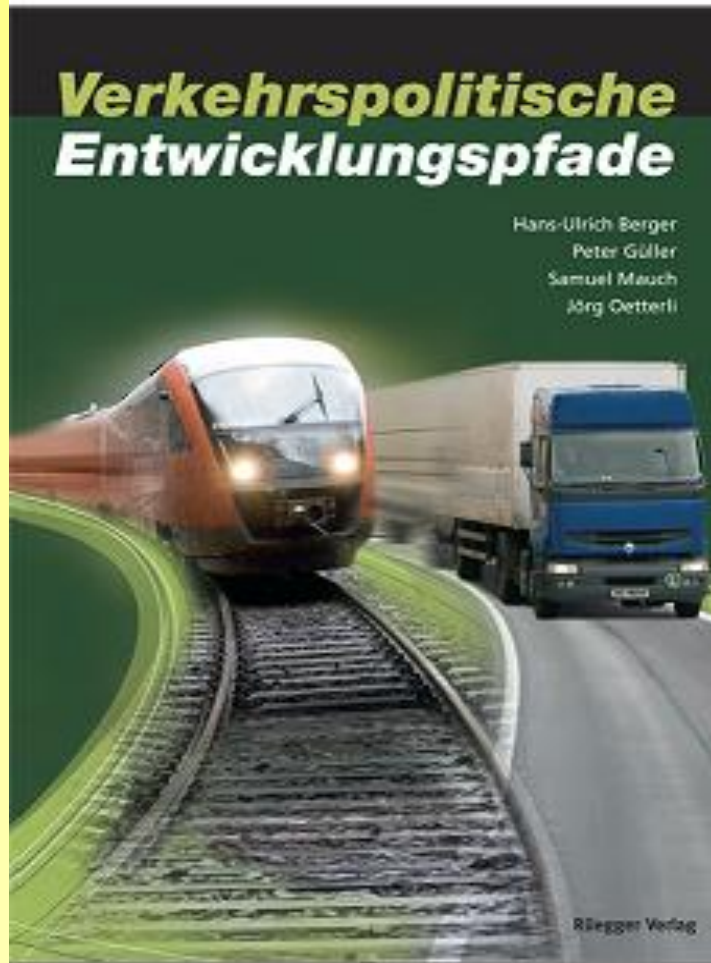
UN REGARD CRITIQUE SUR LA RECHERCHE TCM

Les interactions spatiales – en termes de déplacement de biens (transport), d'informations (communication) et de personnes (mobilité) – sont le miroir de la dynamique socio-économique de nos sociétés.

Face à l'orientation fortement «ingénieuriste», qui domine généralement la recherche en matière de transport, de communication et de mobilité (TCM), la «European Science Foundation» a récemment mis sur pied un Network scientifique orienté vers les sciences sociales. C'est à la lumière des résultats de ces rencontres internationales que nous nous proposons de poser un regard critique sur la recherche TCM en Suisse.

(2) le sentiment de la fin d'un cycle de vie?

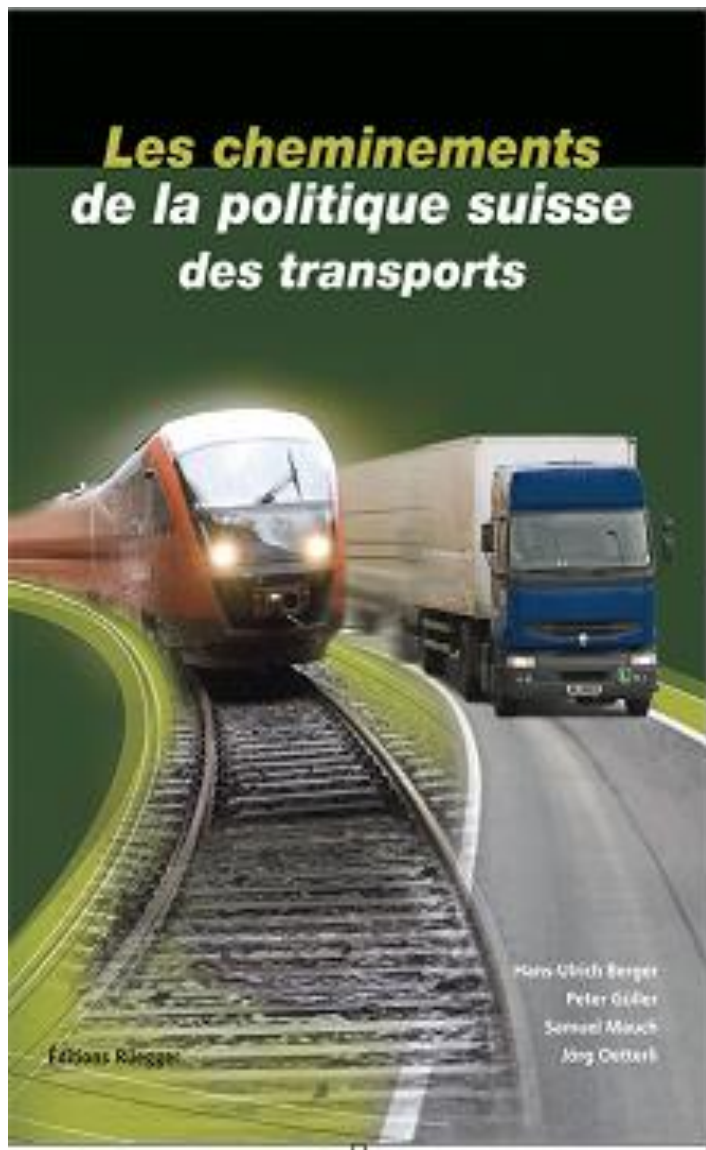
Quels résultats pour la politique des transports 1985 - 2010?



*On débouche non pas sur
une politique des transports
mais plutôt sur des*

***cheminements politiques**
en matière de transports*

H.U. Berger
P. Güller
S. Mauch
J. Oetterli



Sept cheminements chacun caractérisés par:

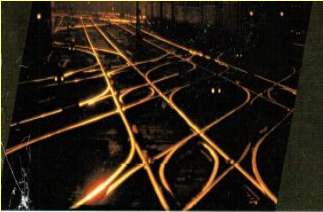
- un cycle de vie
- une dynamique de négociation avec les organisations et
- le vote du peuple:

1. Infrastructures;
2. Optimisation des modes de transports;
3. Mode de financement;
4. Politique de concurrence (intermodale vs intramodale);
5. Sécurité et environnement;
6. Aménagement du territoire;
7. Europe

(3) un soucis réel pour le cycle de vie futur?

L'inspiration au “*system by doing*”

→ Deux grandes voies de solutions:



1. L'innovation technologique

véritable solution

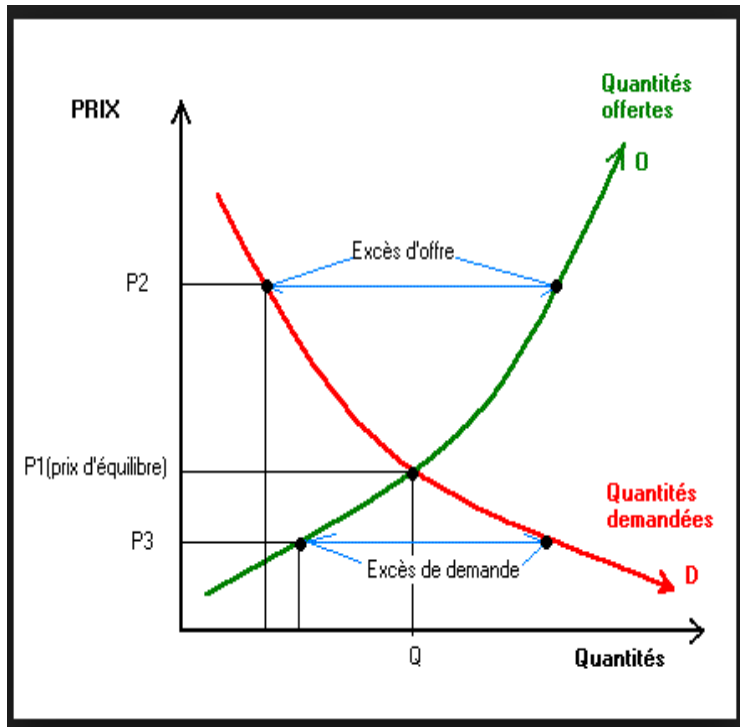
et/ou

sauvetage d'un vieux modèle ?



Urban transport 2.0

From A to B with smart connections



2. Le recours systématique à la régulation par les lois du marché

THE
TRANSPORT OPTIMISATION
REPORT

les transports comme un bien
(*approche économique néoclassique*)

VS

les transports comme un moyen pour atteindre un fin?

primauté du fonctionnalisme vs approche cognitive

Les risques à long terme

- Transport considérés comme **un fin en soi-même**;
- **Orientation à court terme**: mécaniciste et déductive, orientée à la demande et à un mécanisme supposé autorégulateur;
- Finalisation à une **perspective de développement soutenable** et de contrainte de la mobilité avec subordination des principes de justice et d'équité;
- **Interrelations fonctionnelles auto-entraînantes** (voire dégénératives) entre transport et dynamiques de développement spatial et environnemental.

Vers de nouveaux cheminements politiques ?

- Identifier les **grands risques à long terme**, leur nature et leur possibilité de gouvernance dynamique et stratégique à différentes échelles spatiales;
➡ par ex. aires délaissées; ghettos;
- Identifier les « **missing links** » et les **ruptures de réseaux**
➡ par ex. effets frontières; Alptransit qui s'arrête à Lugano
- Identifier et par la suite orienter **les grands vecteurs et acteurs** vers une politique de gouvernance (publique/privée) des effets spatiaux de la mobilité et du système de transport;
➡ par ex. les grands acteurs de la logistiques
- Identifier et viser les principaux **projets ayant un effet entraînant** sur la dynamique de développement aux différentes échelles spatiales
➡ par ex. dans le cadre des territoires d'action de l'ARE