

Transports et développement territorial dans le contexte transfrontalier de la Regio Insubrica

Aurelio Vigani

Sous la direction du Prof. Giuseppe Pini

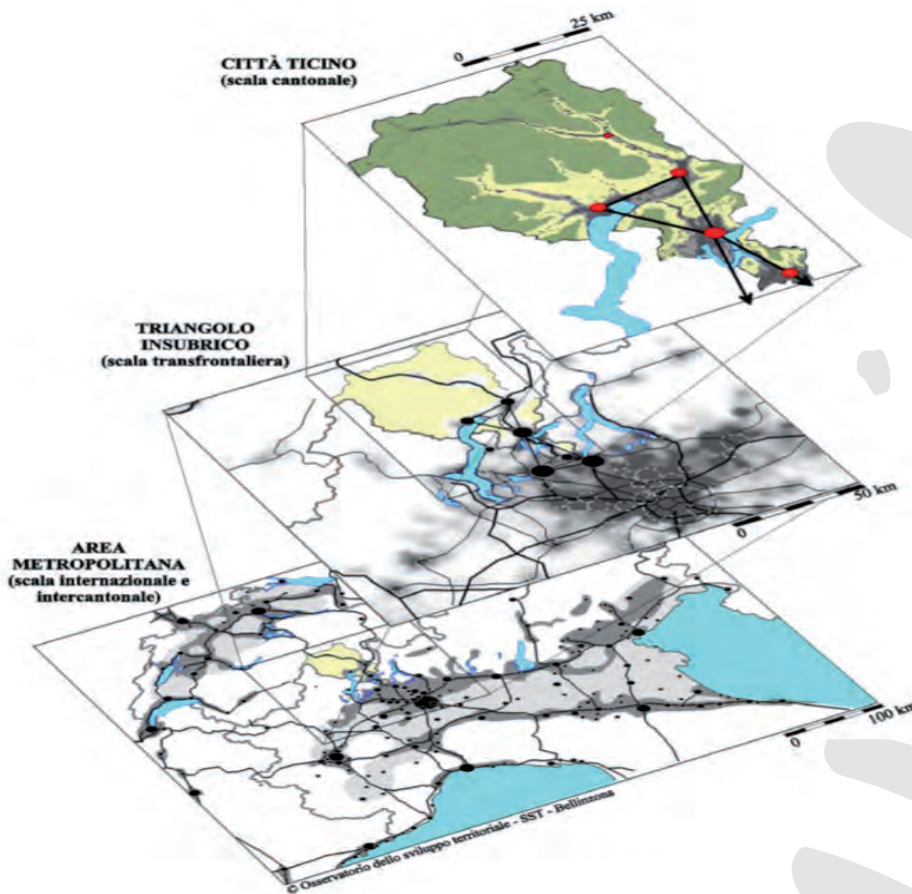


TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1 - Introduction

1.1	Introduction.....	5
1.1.1	Le concept de développement territorial durable.....	5
1.1.2	Effets territoriaux.....	9
1.1.3	Le rôle de la coopération transfrontalière.....	12
1.2	Contexte de l'étude.....	14
1.3	Questions de recherche et objectifs.....	18
1.4	Choix de la région et justification des chapitres.....	20
1.5	Constats, hypothèses et conditions générales.....	23
1.5.1	Schéma des hypothèses.....	26
1.5.2	Résumé du système des hypothèses.....	27
1.6	Méthodologie.....	28

CHAPITRE 2 - Aménagement et politiques territoriales

2.1	Niveau national (Suisse / Italie).....	33
2.1.1	Suisse.....	33
2.1.1.1	Aménagement du territoire: articulation des compétences.....	33
2.1.1.2	Lois, objectifs, instruments.....	34
2.1.2	Italie (UE).....	35
2.1.2.1	Planification du territoire: articulation des compétences.....	35
2.1.2.2	Lois, objectifs, instruments.....	36
2.2	Niveau régional (Tessin / Lombardie).....	38
2.2.1	Canton Tessin.....	40
2.2.2	Région Lombardie.....	45

CHAPITRE 3 - Transports, mobilité et organisation du territoire

3.1	La politique européenne des transports.....	51
3.2	La politique suisse des transports.....	53
3.2.1	Evolution de la politique suisse des transports.....	53
3.2.2	Organisation et structuration du territoire national.....	55
3.2.3	Transports dans les agglomérations.....	58
3.2.4	Infrastructures de transport.....	59
3.2.4.1	Réseaux existants.....	59
3.2.4.1	Grands projets.....	60
3.3	La politique italienne des transports.....	64
3.3.1	Réseaux existants.....	64
3.3.2	Organisation et structuration du territoire national.....	64
3.3.2	Grands projets.....	65
3.4	Transport et mobilité au Tessin.....	68
3.4.1	Demande de mobilité.....	68
3.4.2	Offre en transport publique.....	71
3.5	Transports et mobilité en Lombardie.....	74

CHAPITRE 4 - Cadre territorial élargi (Regio Insubrica)

4.1	RI: vers quel modèle de développement territorial ?	78
4.2	Institutionnalisation de la Régio Insubrica	81
4.3	Potentialité et limites de la RI	84
4.4	Mobilité et transports transfrontaliers	85
4.4.1	Viabilité de l'espace transfrontalier	85
4.4.2	Les paradoxes du gain de temps et les risques pour les transports régionaux	90

CHAPITRE 5 - Cadre territorial restreint (Mendrisiotto)

5.1	Grandes transformations du Mendrisiotto	96
5.1.1	Evolution socio-économique	97
5.1.2	Projets novateurs	98
5.1.2.1	Académie d'Architecture	98
5.1.2.2	Promotion de la mobilité durable	99
5.2	Axe politico-institutionnel	102
5.2.1	Reformes institutionnelles: aspects théoriques	102
5.2.2	Plan des transports du Mendrisiotto	102
5.2.3	Projet de fusion "Alto Mendrisiotto"	104
5.3	Axe infrastructurel : projet FMV	108
5.3.1	Historique du projet	108
5.3.2	Description du projet	110
5.3.3	Mesures d'accompagnement	112
5.3.4	Effets territoriaux induits	114
5.3.4.1	Nouveau quartier gare CFF	114
5.3.4.2	Nouvelle gare Mendrisio San Martino	118
5.3.4.3	Projet du quartier Valera	119

CHAPITRE 6 - Conclusions: vers un développement territorial durable ?

6.1	Axes "politico-institutionnel" et "infrastructurel"	122
6.2	Métropole Insubrienne	125
6.3	FMV et DTD du Mendrisiotto	128
6.4	MinMapping et analyse SWOT	131
6.5	Limites méthodologiques	139

Remerciements	140
---------------	-----

BIBLIOGRAPHIE

ANNEXES

CHAPITRE 1

Introduction

1.1 Transports et développement territorial

1.1.1 Le concept de développement territorial durable

Le territoire est une réalité complexe et polysémique. Apparemment synonyme du terme “espace”, le concept de territoire englobe par contre un ensemble de dynamiques historiques, sociales et économiques qui s’inscrivent dans un espace physique préexistant. En fait, comme bien énoncé dans la théorie de la territorialité de Raffestin, l’espace est antécédent au territoire¹. C’est ensuite le processus de morphogenèse territoriale (à savoir l’ensemble des transformations matérielles et immatérielles de l’espace physique permettant aux hommes de satisfaire leurs besoins et de donner sens à leur environnement) qui organise et structure l’espace physique en territoire. Le territoire peut être considéré en outre comme une sorte de “structure structurante” de la société qui reflète d’abord la répartition inégale des lieux et des opportunités dans l’espace et ensuite conditionne les choix et les comportements individuels ayant des nouveaux effets restructurants sur le même territoire. Le développement territorial englobe ainsi ces deux aspects, à savoir la structuration du territoire (et son organisation) et les effets restructurants qui découlent de son organisation par le biais de pratiques telles que, par exemple, la mobilité.

Quels facteurs principaux règlent le développement territorial et comment l’organisation du territoire conditionne la durabilité d’une région ?

Le processus de morphogenèse territoriale n’est pas le fruit du hasard et ses principaux catalyseurs sont désormais bien connus. Parler de territoire c’est faire implicitement référence aux notions de **limite** (ou frontière), de **structure** (ou d’axes de transports) et de **contenu** (ou, plus spécifiquement, l’ensemble des relations politiques, sociales, économiques et culturelles du lieu).

En ajoutant à cette première dimension “statique” du territoire, les aspects plus dynamiques incarnés par les flux de personnes, de capitaux et d’informations, la notion se complexifie. Des autres composantes fondamentales émergent: les concepts de **noeud** (où convergent les flux), de **réseau** (où s’organisent et se hiérarchisent les flux en fonction de l’importance des noeuds qu’ils connectent) et de **sens**, significations et identifications collectives parmi lesquelles les gens arrivent à produire et développer le territoire.

Une étude sur l’ensemble des facteurs ayant un impact pour le développement du territoire nécessiterait la prise en compte aussi d’aspects moins spatiaux tels que Internet, les partenariats entre les villes, les flux commerciaux des grandes multinationales ou même les charges symboliques des lieux et les représentations mentales influençant le comportement des individus, etc. ce qui rendrait la compréhension de ce processus, en tant que mécanisme régulateur de l’organisation spatiale, trop difficile et complexe.

On dit souvent que le territoire est le miroir de la société qui l’habite et l’aménage afin de pouvoir satisfaire ses besoins. Le modèle productiviste de référence pour les sociétés occidentales, fait à la fois de croyances traditionnelles, comme l’existence de ressources illimitées, et ainsi illuminé par une

¹ RAFFESTIN C. (1980), *Pour une géographie du pouvoir*, Paris : LITEC

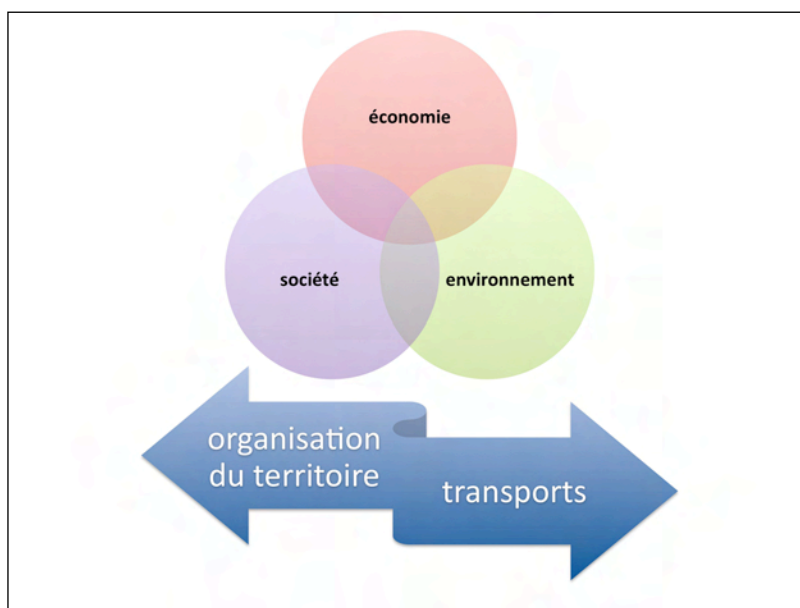
rationalité économique, a conduit vers des formes de territorialisation de plus en plus moins durables (dispersion des activités et des ménages, fragmentation spatiale, accroissement des distances, etc.). Ce n'est pas le développement territorial et ses structures fondamentales de concentration / dispersion (noeuds, réseaux, mailles) qui s'opposent à la durabilité, mais plutôt la façon dont elles sont organisées et exploitées par la société. En particulier, l'ambition d'une croissance économique illimitée et l'idéalisation de la maximisation des bénéfices individuels se sont traduit dans une organisation territoriale incohérente et empruntée à la consommation massive des ressources. Malgré la croyance, selon le "*sophisme de la substitution perpétuelle*", que les bénéfices pour les individus compenseront toujours la dégradation des ressources communes comme le sol, le paysage, l'air, etc., les grands problèmes environnementaux contemporains (pollutions, réchauffement climatique, fragilisation des écosystèmes, etc.) ont fortement fait épreuve des limites des doctrines inspirées par le mythe de la croissance illimitée².

Envisager une nouvelle forme de développement, réellement durable, et soucieuse en même temps des intérêts économiques, sociaux et environnementaux, à long terme impose finalement une profonde réflexion sur la façon dont est organisée notre société et par reflet son territoire.

Aménager le territoire est ainsi une tâche primordiale pour le **développement durable** au sens de la définition du Rapport Brundtland³ à savoir "*le développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs*", compte tenu que, par le biais des politiques publiques d'aménagement du territoire, on peut régler en amont l'émergence de certains problèmes ou comportements non durables.

En particulier les autorités publiques se sont rendues compte ces dernières années des influences négatives pour la durabilité découlant de l'incohérence entre l'organisation du territoire (qui définit les opportunités de vie, travail, loisirs, etc.) et les transports qui contraignent ces opportunités en fonction de leurs capacité de mise en relation des lieux.

1 / Facteurs de régulation du développement territorial



² DA CUNHA A.(2006)

³ BRUNDLATND G.H. (1987), *Rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'ONU*, op.cit

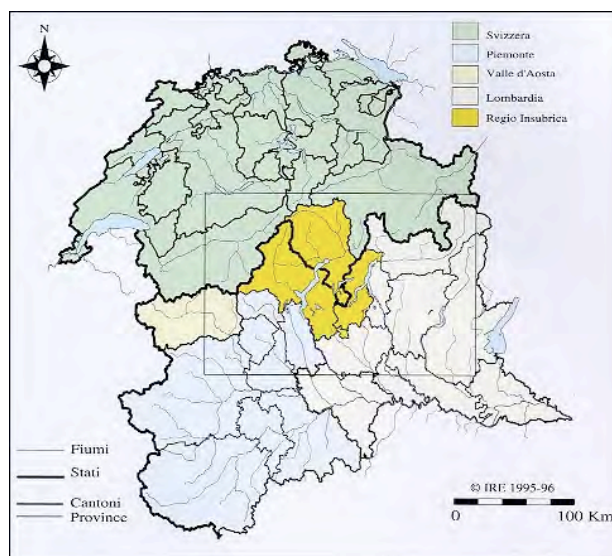
Cette attitude nouvelle, qui envisage finalement un aménagement du territoire responsable et clairvoyant capable de prévoir l'émergence des problèmes de durabilité, et soucieux de répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain, est indissociable de la réflexion sur le système de transports et de son développement.

Dans cette perspective, avec ce travail de mémoire, j'aimerais réaliser une étude sur les transports en tant que principaux facteurs influençant le développement territorial et la durabilité dans un contexte spatial complexe du point de vue des infrastructures et des aspects politico-institutionnels.

2 / La Régio Insubrica : cadre territorial élargi de l'étude⁴

Le terrain d'investigation élargi de cette étude est plus précisément celui de la **Regio Insubrica** (RI), région transfrontalière entre la Suisse méridionale et l'Italie.

La complexité de ce terrain d'étude découle d'abord de son "caractère transitoire" : entre deux régimes politiques différents (la Confédération helvétique et la République italienne), entre deux entités géomorphologiques distinctes (au nord la chaîne alpine, au sud la plaine padane) et entre deux espaces économiques, sociaux et culturels en même temps distincts et complémentaires (le Tessin et la Lombardie).



La réalisation d'un travail prospectif en faveur du développement durable de l'espace transfrontalier insubrien est, à mon avis, particulièrement stimulant compte tenu de la présence de la frontière (qui engendre un fort décalage entre l'espace institutionnel de la planification de l'offre de transports et l'espace fonctionnel de la demande de mobilité), de l'imbrication de phénomènes relevant de différentes échelles territoriales (régionale, nationale et européenne) et de l'existence de nombreuses infrastructures de transports (lignes de chemin de fer, autoroutes, aéroports, gares multimodales, etc.).

Concrètement ma recherche sur l'organisation territoriale souhaitable de l'espace transfrontalier de la RI portera sur deux facteurs principaux : les **infrastructures de transport** (en tant qu'éléments structurants) et les **politiques territoriales** (en tant qu'éléments de régulation, d'opportunité et de contrainte).

Le modèle théorique de référence que j'aimerais proposer à cet égard est l'idée de **développement territorial durable** (DTD), c'est-à-dire d'un processus évolutif de structuration, aménagement et organisation du territoire, satisfaisant la durabilité de ces différentes composantes (villes, réseaux, paysages, ressources naturelles, identification sociale, etc.) à long terme.

Il s'agit bien sûr d'une notion très relative car l'idée même de durabilité change en fonction du type de territoire (alpin, de plaine, riverain, etc.), des activités qu'il doit soutenir (industrielles, touristiques,

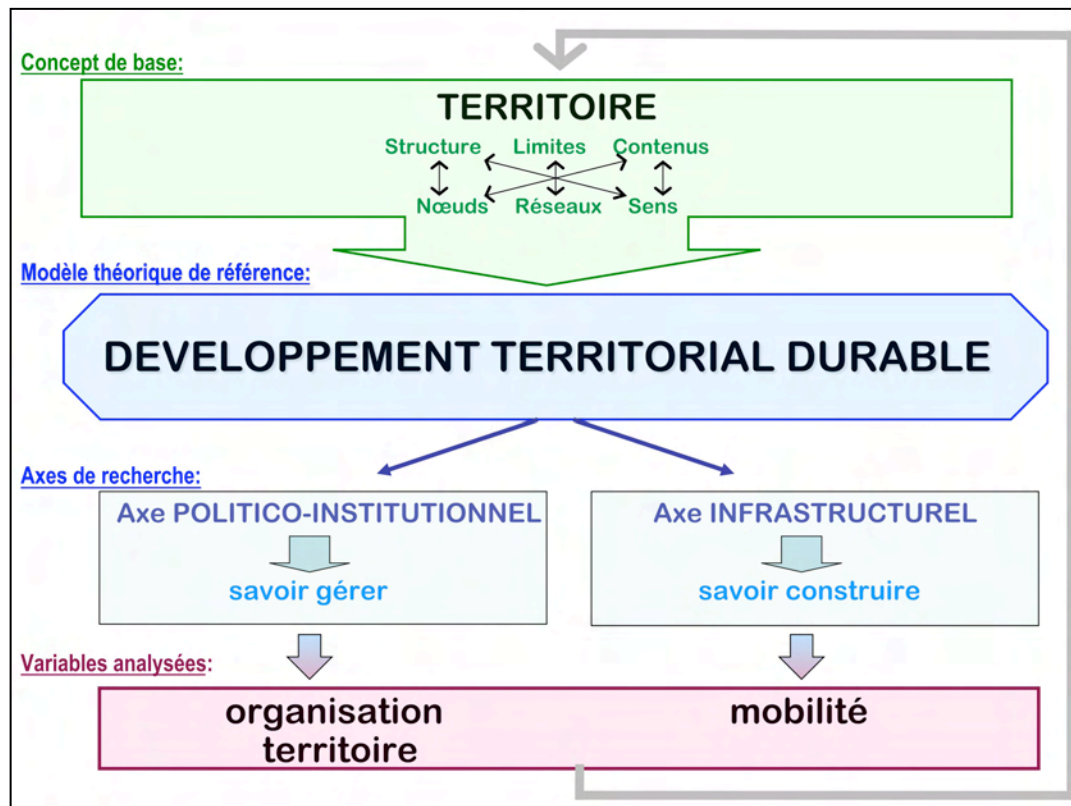
⁴ Source: "Site officiel de la Regio Insubrica"

résidentielles, etc.) et spécialement de la localisation géographique par rapport aux grandes voies de communication.

Le territoire transfrontalier de la RI, en raison de son positionnement à l’embouchure des grands couloirs de transit alpins reliant le nord et le sud de l’Europe et de l’urbanisation diffuse qui s’étale depuis la métropole milanaise, voit un futur durable pour son territoire surtout dans une meilleure coordination entre l’organisation du territoire, les infrastructures des transports et une redéfinition de la frontière au niveau institutionnel (avec peut être une plus large autonomie décisionnelle et une meilleure coordination entre les politiques de transports et d’aménagement du territoire italo-suisse).

Toutefois, à mon avis, le DTD ne doit pas être entendu seulement au sens strict en tant qu’ensemble de transformations conditionnant uniquement l’organisation spatiale du territoire (répartition des affectations, des activités et des densités). Au-delà de ce “*savoir gérer*” le territoire, en créant par exemple les prémisses légales et politiques pour son développement harmonieux (qui constituera mon premier axe de recherche), il y a aussi la question du “*savoir construire*” le territoire. En raison de l’ampleur de ce dernier aspect, je focaliserai l’attention principalement sur la question des nouvelles infrastructures de transports et de la mobilité induite. L’analyse des problèmes de mobilité permettra ainsi de faire le pont entre le système de transport au sens large du terme ⁵ et les individus. Le but sera de comprendre comment améliorer le système de transport actuel en termes de densité du réseau, d’élaboration de politiques d’exploitation et de promotion de l’utilisation des transports publics et de la complémentarité modale, bref comment améliorer la possibilité de satisfaire les besoins de mobilité individuels par un système de transports plus durable.

3 / Le modèle théorique de référence : développement territorial durable (DTD)



⁵ **Système de transport au sens large** : il s’agit de l’ensemble constitué par les véhicules, l’infrastructure, les techniques d’exploitation et les règlements, qui produisent des externalités (économiques, spatiales, socio-environnementales), réglées par un environnement opérationnel (systèmes politico-administratif, socio-économique, physique et technologique), lequel joue un rôle de contrainte et contrôle du système entier. (PINI G. 2005, *Cours de géographie des transports*)

1.1.2 Effets territoriaux

La thématique des transports a été largement analysée sous divers aspects liés au développement économique, aux problèmes croissants de mobilité, ou du point de vue de leurs externalités négatives sur l'environnement.

La plupart des grands projets de transport suivent désormais une longue procédure d'élaboration qui évalue différentes variables telles que les coûts et les avantages, les impacts environnementaux, les flux de trafic engendrés, les retombées économiques pour les régions intéressées, etc.

En revanche, trop souvent on oublie de considérer les **“effets territoriaux”** induits par les nouvelles infrastructures de transport, qui conditionnent la localisation ou relocalisation d'activités et ménages, et qui nécessitent, par conséquent, un travail important de coordination en termes d'aménagement du territoire afin d'assurer un développement durable des régions intéressées.

Comment les infrastructures de transport conditionnent le développement territorial et comment pourront contribuer à la réorganisation durable d'un espace fortement urbanisé ?

Les infrastructures de transport constituent la structure du territoire. Elles mettent en relation les lieux, drainent et structurent les espaces, permettent de satisfaire les besoins individuels de mobilité en donnant sens et perspective à l'environnement.

Elles ne revêtent donc pas qu'un simple rôle fonctionnel en termes d'offre de transport.

Au-delà des effets fonctionnels découlant de l'amélioration de l'accessibilité des lieux (avec un élargissement conséquent des opportunités de vie et de travail), les nouvelles infrastructures de transport exercent des effets proprement territoriaux comme, par exemple, des répercussions sur l'utilisation du sol, la répartition des activités dans l'espace, la mise en valeur de friches ou terrains faiblement qualifiés, etc.

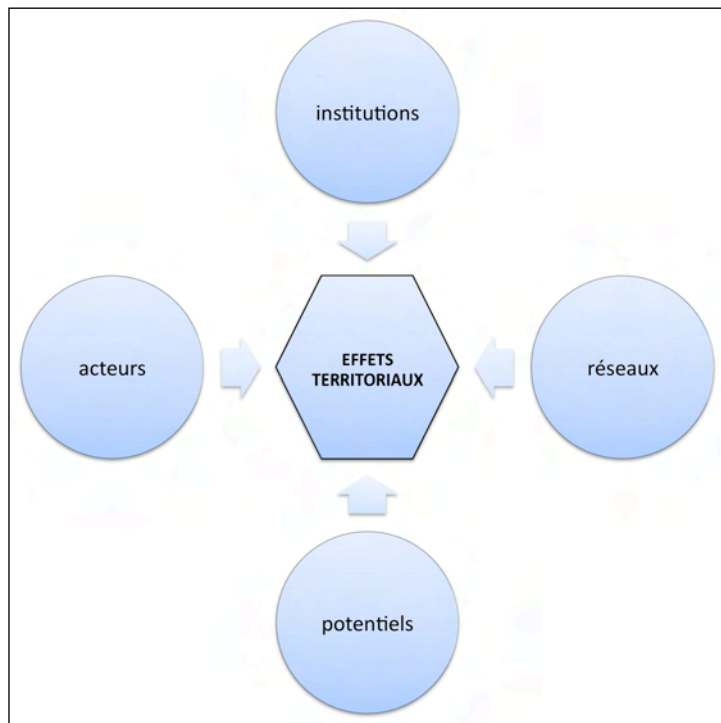
Une étude de l'Office fédéral du développement territorial (ARE)⁶ lancée en 2000, auquel est inspirée cette brève réflexion, a montré toutefois qu'il n'existe pas une relation directe (proportionnelle) ou d'effet automatique entre la réalisation d'infrastructures de transport et le développement territorial. *En effet, l'organisation du territoire peut évoluer positivement sur les plans qualitatifs et quantitatifs alors que l'offre d'infrastructures n'a pas été modifiée. Par ailleurs les effets territoriaux peuvent se faire atteindre ou ne pas se manifester du tout en dépit d'une amélioration des infrastructures. Les transports seuls ne suffisent donc pas à expliquer l'évolution des structures et des relations spatiales (ARE 2004 : 2).*

Afin de saisir et comprendre les effets territoriaux induits par la réalisation de nouvelles infrastructures de transport il faut tenir compte de **“l'environnement opérationnel”** dans lequel le projet s'inscrit et qui joue un rôle essentiel dans la manifestation ou non de ces effets.

Compte tenu du caractère spécifique du système territorial transfrontalier de la RI, on peut réduire son **“environnement opérationnel”** à quatre éléments principaux : les institutions, les potentiels, les acteurs et les réseaux.

⁶ ARE (2007), *Effets territoriaux des infrastructures de transport*. op.cit.

4 / L'environnement opérationnel conditionnant l'émergence d'effets territoriaux



● Institutions

La démarche de planification et mise en oeuvre de politiques publiques à incidence territoriale crée les prémisses légales indispensables à l'expression des effets territoriaux induits par les infrastructures de transport. La réalisation d'une nouvelle ligne de chemin de fer ouvre par exemple des possibilités locales en termes d'aménagement du territoire ou de réaménagement d'espaces urbains qu'il appartient aux acteurs locaux de saisir. Le projet de DTD précédemment présenté nécessite, en particulier, plusieurs mesures politiques d'accompagnement afin d'améliorer l'organisation territoriale et la mobilité. Le rôle des institutions est ainsi central, des premières planifications à la réalisation, jusqu'à l'exploitation à long terme de la nouvelle infrastructure. Dans le contexte transfrontalier, il est particulièrement indispensable, par une démarche de coopération politique et institutionnelle, d'homogénéiser les espaces institutionnels aux espaces fonctionnels pour lesquels le projet de DTD est envisagé (par exemple par le biais de fusions communales, de création d'organes institutionnels intercommunaux et transfrontaliers, etc.).

● Potentiels

La conjoncture économique, les factures de localisation des activités par rapport à des logiques transnationales, les réserves de terrains existant, l'ouverture des frontières ou la coopération interregionale constituent le contexte des opportunités sans lequel aucune infrastructure de transport ne pourra exercer des effets territoriaux positifs.

L'entrée en vigueur des accords bilatéraux sur la libre circulation des personnes, la création de la communauté de travail pour la réalisation de nouvelles infrastructures de transport transfrontalières, l'intégration des régions européennes, etc. ouvrent nombreuses opportunités susceptibles "d'exprimer" des effets territoriaux positifs lors de la réalisation de nouvelles infrastructures de transport dans la RI.

● Réseaux

L'intégration d'une nouvelle infrastructure de transport au sein d'un réseau d'ordre supérieur est souhaitable pour élargir et amplifier la portée des effets territoriaux.

Une simple infrastructure de transport complètement déconnectée des autres réseaux n'aura que des effets territoriaux négatifs, comme la ségrégation spatiale, la dévaluation due aux externalités négatives produites (pollution, bruit, etc.) ou même l'exclusion de la région entière ("effet tunnel").

L'amélioration de l'accessibilité par la réalisation de gares ferroviaires ou de sorties autoroutières ainsi que par l'insertion d'une nouvelle infrastructure de transports dans des réseaux d'ordre supérieur sont deux conditions incontournables pour avoir des effets territoriaux positifs.

Comme nous le verrons, le territoire de la RI présente de nombreuses infrastructures de transport qui appartiennent à des réseaux différents : locaux (chemin piétons, lignes de bus, routes communales, etc.), régionaux (chemin de fer, réseaux de CarPostal, routes cantonales ou provinciales, etc.), nationaux (réseaux CFF et FS, aéroport de Lugano-Agno, autoroutes, etc.) continentaux et intercontinentaux (réseau ferroviaire européen, aéroport de Milano-Malpensa, etc.). Il faut ainsi tenir compte de cette composante "réseaux" lors de la réalisation de nouvelles infrastructures afin de profiter de potentielles synergies (interconnexions) et des effets territoriaux positifs induits (par exemple, comme nous le verrons dans le cinquième chapitre, par la mise en valeur des interfaces).

● Acteurs

Les individus, par le biais de leurs comportements (choix modal, choix de localisation) et de leurs investissements (achats de terrain, de titres ou de moyens de transport), jouent, au final, le rôle d'arbitre des effets territoriaux en permettant leur concrétisation dans l'optique de DTD.

La réponse, de la part des individus, en termes de nouvelles pratiques spatiales, est aussi un facteur conditionnant la vitesse de manifestations sensibles des effets territoriaux.

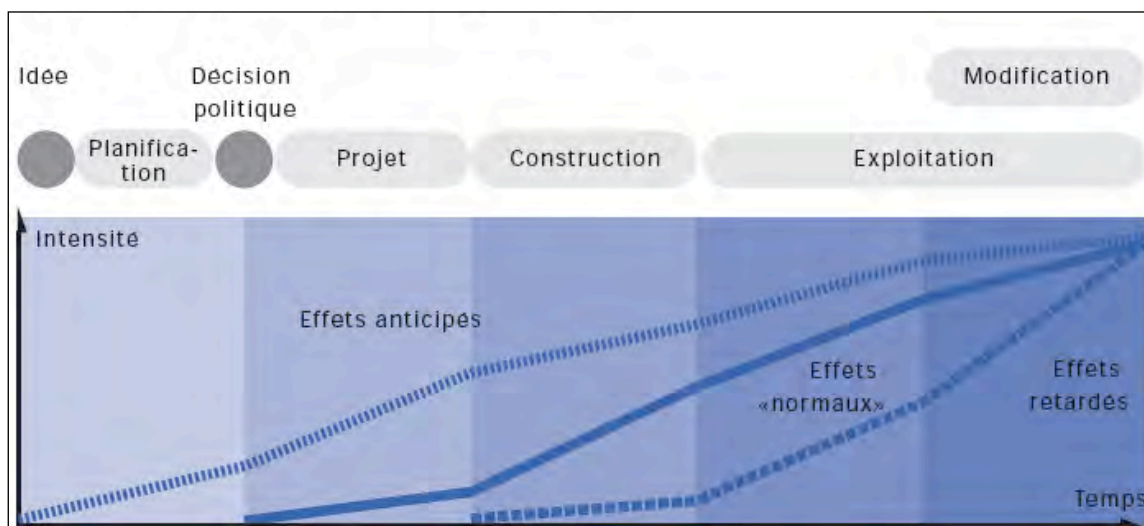
L'organisation du territoire en particulier réagit en général très lentement à une modification du système des transports en raison des temps nécessaire pour l'entrée en vigueur des nouveaux plans et de leur adaptation par les usagers (problème rencontré souvent par exemple au niveau du décalage entre l'affectation et l'utilisation réelle du territoire).

Les effets territoriaux induits par des nouvelles infrastructures de transports, même sans liens directs de type cause-effet, peuvent se manifester à différents niveaux territoriaux (les exemples suivant cités entre parenthèses seront analysés plus précisément dans la suite du travail).

- Niveau local** : modifications de la nature ou du paysage, développement de certaines activités commerciales, réaménagement de zones proches de nouvelles gares de transports publics (voir par exemple le projet de la nouvelle gare de Mendrisio), etc.
- Niveau régional** : urbanisation et implantation d'activités dans les régions traversées, changements dans la répartition des habitats, modifications de la hiérarchie des centres urbains (voir par exemple la re-hiérarchisation des centres du Mendrisiotto au sein de la "petite métropole insubrienne").
- Niveau supra-régional** : liaisons entre régions, intégration d'espaces ruraux dans des systèmes urbains, relations transfrontalières (voir par exemple l'intégration de la Regio Insubrica au sein du réseau des régions métropolitaines européennes).

Les effets décrits peuvent apparaître à des moments différents : certains se manifestent déjà avant la construction des infrastructures, d'autres seulement consécutivement à leur mise en service, soit directement après soit nettement plus tard (ARE 2003 : 7).

5 / Dynamique temporelle des divers types d'effets⁷



La gamme d'effets territoriaux pouvant découler de la réalisation d'une nouvelle infrastructure est ainsi vaste et complexe.

Les échelles spatiales et temporelles s'imbriquent mutuellement et les différents effets se superposent. Il est difficile de reconnaître un "effet territorial" spécifique pour un projet particulier, raison pour laquelle il est indispensable d'adopter une perspective d'analyse multi-niveaux.

Les deux grands axes de recherche du DTD envisagés dans ce mémoire (politico-institutionnel et infrastructurel) tiennent en compte justement de cette nécessité, et mélangent des aspects et des impulsions relevant d'échelles fort disparates.

1.1.3 Le rôle de la coopération transfrontalière

Quel rôle joue la coopération transfrontalière dans l'optique du DTD ?

Est-ce qu'une autonomisation politique de la région transfrontalière, par exemple au sein de la plateforme institutionnelle de la Regio Insubrica, serait-elle souhaitable pour favoriser le DTD ?

En contexte frontalier, ce qui complique davantage les choses, c'est la diversité des échelles sur lesquelles se posent les problèmes, car la frontière est aussi un lieu d'échange et de "jonction" entre deux systèmes socio-économiques différents. La frontière engendre des effets locaux dont la résolution dépasse l'échelle locale: la négociation demande alors une articulation assez complexe des compétences car les deux ensembles socio-économiques sont aussi deux ensembles politiques différents (CRIVELLI R. 1995 : 50).

⁷ Source: ARE (2003), *Etude sur les effets territoriaux des infrastructures de transports*, op.cit., p.7

Afin de réduire cet effet frontière, traduit territorialement avec une dissociation entre l'espace fonctionnel et l'espace institutionnel, des coopérations transfrontalières se sont développées afin de promouvoir un développement cohérent de l'espace et de saisir au mieux ses opportunités (comme par exemple le programme *INTERREG* lancé par l'Union européenne ou la création de plates-formes de négociations transfrontalières comme la *Communauté de travail de la Regio Insubrica*).

La question des transports a été justement et très souvent une des premières préoccupations de la **coopération transfrontalière**.

Si, en effet, sur le plan fonctionnel des relations économiques, culturelles et commerciales, l'espace transfrontalier insubrien existe déjà, au niveau des infrastructures des transports et surtout de l'autonomie politico-décisionnelle en matière de planification, cette région présente encore de grandes lacunes. Il en résulte un territoire, ou mieux un espace (vu le manque de structure et de cohérence au niveau urbain) peu perméable, et extrêmement rugueux qui pénalise sensiblement les opportunités individuelles en termes de mobilité et de choix de localisation.

Ceci est bien visible lors des franchissements de la frontière aussi bien avec les transports publics (changements de bus ou train), qu'avec les transports individuels motorisés (bouchons réguliers près des douanes).

Afin de planifier un développement territorial cohérent de l'espace transfrontalier insubrien depuis les années 1980, une commission rassemblant la Junte régionale lombarde, le Conseil d'Etat tessinois et de hauts fonctionnaires des deux administrations se rencontrent régulièrement, en particulier pour des questions liées à la politique des transports.

Le DTD, la viabilité de la zone de frontière et l'accessibilité aux opportunités culturelles, sociales et économiques des espaces respectifs de la Lombardie et du Tessin passe en fait inévitablement par le développement d'un réseau de transports transfrontaliers, qui puisse organiser, développer et intégrer une offre en transports publics performants.

Afin de répondre à ces objectifs l'**institution de la "Regio Insubrica"**, association de droit privé dont les membres sont des collectivités territoriales italiennes et tessinoises, a vu le jour le 19 janvier 1995. Par rapport au premier axe de recherche "politico-institutionnel", on mettra l'accent sur les principaux apports et limites de cette institution. En particulier, on prendra en compte la possibilité d'une plus large autonomie décisionnelle, qui pourrait favoriser la coordination politique dans des domaines, tels que l'aménagement du territoire ou les transports, où les compétences et les intérêts nationaux peuvent parfois diverger.

Au niveau des transports, favoriser le DTD signifie saisir la réalisation de nouvelles infrastructures comme une opportunité pour lancer des projets de développement, de réaménagement et de valorisation du contexte spatial existant.

Plusieurs institutions, à différentes échelles territoriales, tels que la Conférence des Ministres responsables de l'Aménagement du Territoire (CEMAT) du Conseil de l'Europe, l'Office fédérale du développement territorial (ARE), ou le Département du territoire du Canton Tessin (DT) ont finalement intégré l'idée d'un DTD dans leurs documents programmeurs, en soulignant spécialement la nécessité d'une coordination entre les transports et les différentes politiques sectorielles à incidence territoriale.

1.2 Contexte de l'étude

Si l'on s'approche maintenant plus spécifiquement du contexte géographique de cette étude, nous pouvons bien constater comment l'organisation territoriale de la Regio Insubrica, en particulier du Canton Tessin, est directement influencée par les deux grands axes du développement territorial retenus : les infrastructures de transports et l'existence de deux espaces politico-institutionnels délimités par une frontière nationale.

La structure territoriale du Canton du Tessin peut être ainsi bien schématisée d'une façon linéaire le long d'une droite correspondant à l'axe du Gothard (1), qui se ramifie ensuite depuis Bellinzona avec ses rames vers Locarno (2), les cols du San Bernardino (3) et du Lucomagno (4) et, depuis Mendrisio, avec ses racines en direction de l'Italie via Chiasso (axe principal) et via Stabio-Gaggiolo (axe secondaire en train de se renforcer).

Ces rames et ces racines correspondent aux principales voies de communication (autoroutières, routières ou ferroviaires), actuellement couloirs principaux d'un développement urbain diffusé à partir des principaux noeuds de Bellinzona, de Locarno, de Lugano et de Mendrisio-Chiasso.

6 / La structure territoriale du Tessin⁸

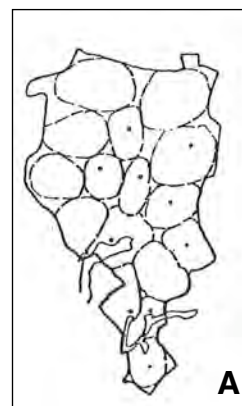


En regardant l'histoire du développement urbain du Canton Tessin on voit clairement par exemple le rôle catalyseur qu'a eu l'ouverture de la ligne ferroviaire du Saint Gothard à la fin du 19^{em} siècle pour le développement urbain du Canton. Malgré un partiel indéniable déterminisme, imposé par la conformation géomorphologie, cette imposante infrastructure de transport a visiblement dessiné le développement territorial cantonal, en structurant le système urbain tessinois le long de la directrice ferroviaire. La même infrastructure a cependant aussi redéfini les profils des communes en créant, par exemple, des nouveaux espaces (rapidement remplis) entre les centres historiques et les nouvelles gares de l'époque.

⁸ Source images 6 et 7: Google Earth 2008 (modifié)

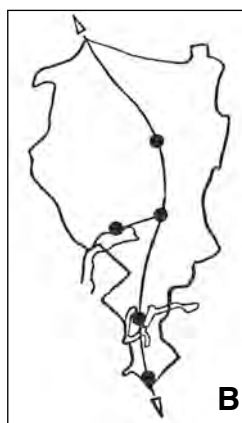
7/ Développement territorial du Tessin

Les trois schémas ici-dessous montrent bien l'évolution de la structure territoriale du Canton induite par la construction des infrastructures de transport: avant le chemin de fer (A), après l'ouverture de la Gothardbahn (B) et après la construction du réseau routier cantonal et national (C).



Avant le chemin de fer, le Tessin était un Canton qui malgré ses 75 ans d'existence, n'avait pas réussi à constituer de véritables pôles de développement. La fragmentation territoriale due à l'absence de voies de communication performantes était bien visible au niveau administratif, avec une capitale qui se déplaçait périodiquement entre Bellinzona, Locarno et Lugano.

Avec l'ouverture de la ligne ferroviaire du Saint-Gothard commence finalement le développement économique du Canton sur l'axe Airolo-Chiasso. Cet axe se substitue alors à la structure chaotique précédente, entraînant, entre autres, l'expansion des centres urbains de Bellinzona, Locarno, Biasca, Chiasso et surtout Lugano qui commence à recevoir de l'extérieur d'importantes impulsions économiques (BASSAND et al. 1988 : 93).



A l'époque du chemin de fer et jusque vers 1950 un certain dualisme se renforce. A l'opposition traditionnelle de la montagne et de la plaine caractérisant le Tessin, vient s'ajouter celle plus récente des centres urbains (ouverts aux progrès) et des zones périphériques environnantes (moins perméables aux nouveautés).

A partir des années 1960, suite au boom économique accompagné par la construction de l'autoroute Bâle-Chiasso et la réouverture de la zone économique lombarde, le territoire cantonal subit de nouvelles grandes transformations, souvent malheureusement, avec une absence presque totale de vision planificatrice à long terme, en raison aussi d'un certain déficit législatif (la première loi fédérale de planification du territoire ne date en effet que de 1979). En 1980, 76 % de la population tessinoise résidait dans les quatre agglomérations de Lugano, Locarno, Bellinzona et Chiasso, alors que seuls 20% habitaient encore les vallées (BASSAND et al. 1988 : 94).



Il est encore une fois évident que les nouvelles infrastructures de transports n'ont jamais eu une simple mission fonctionnelle en termes d'offre de mobilité mais influencent aussi profondément l'organisation et la structure du territoire.

L'amélioration du système de transport, grâce à la construction de nouvelles infrastructures, n'a pas eu toujours des conséquences positives.

Les grands flux de trafic induits, surtout de voitures, ont en fait rapidement saturé les capacités effectives des infrastructures de transport, avec de lourdes conséquences pour l'environnement, la qualité de vie, et le paysage.

Ces externalités négatives se sont exprimées particulièrement au Mendrisiotto, où plusieurs flux de trafic local, frontalier et de transit se sont superposés sur un même réseau et dans un contexte urbain diffus et fragmenté par la présence de la frontière et d'obstacles topographiques.

La prise de conscience des risques qui pourraient découler d'un développement urbain diffus et désordonné, au service d'une mobilité routière incontrôlée et des intérêts fonciers individuels (exprimés par la prolifération des villas individuelles dans une mer périurbaine ni ville ni campagne qui contourne les principaux pôles régionaux), a été vraiment lente.

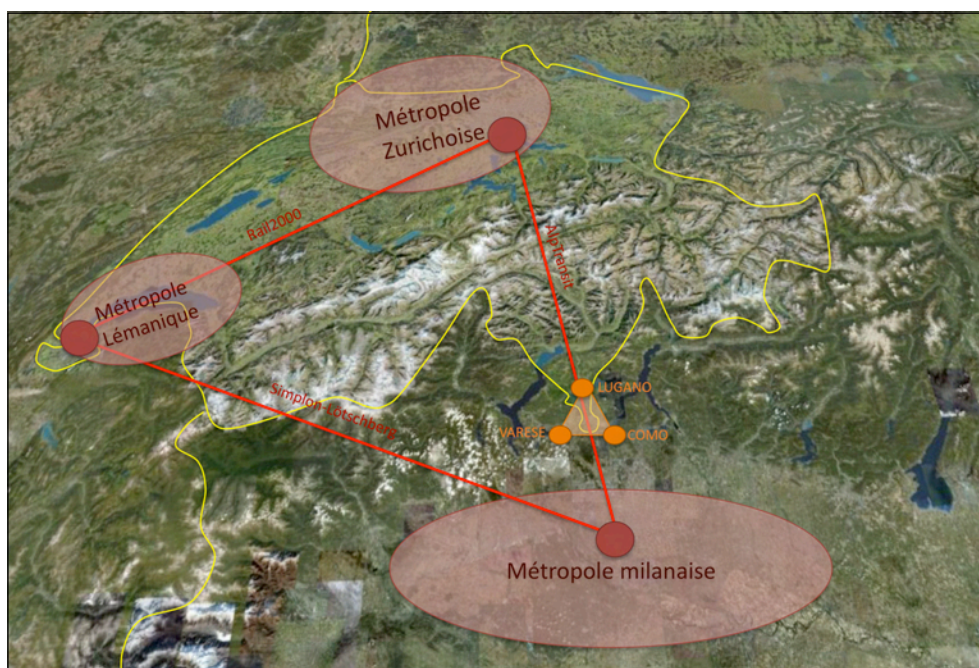
Toutefois, nous estimons l'existence d'une certaine marge de manoeuvre susceptible de "durabiliser" un territoire actuellement peu durable à cause du gaspillage des ressources qu'il engendre (sol, énergie, paysage, etc.), d'où un travail de recherche sur l'articulation des transports avec le développement territorial durable.

Le monde est en voie de métropolisation et la Suisse, sans exception (même si avec un certain refus au moins au niveau mental), présente toujours plus des caractères métropolitains.

Città diffusa, Zwischenstadt, metapôle... les néologismes sont nombreux pour essayer de décrire un territoire urbanisé très complexe.

Si avec un regard macrogéographique le système urbain du Canton Tessin ou de la RI se perd dans le vaste complexe système métropolitain milanais, un regard plus fin montre des potentielles structures urbaines pouvant encore constituer un petit contrepoids par rapport aux deux grandes agglomérations métropolitaines de Milan et Zurich.

8 / Les grandes agglomérations métropolitaines

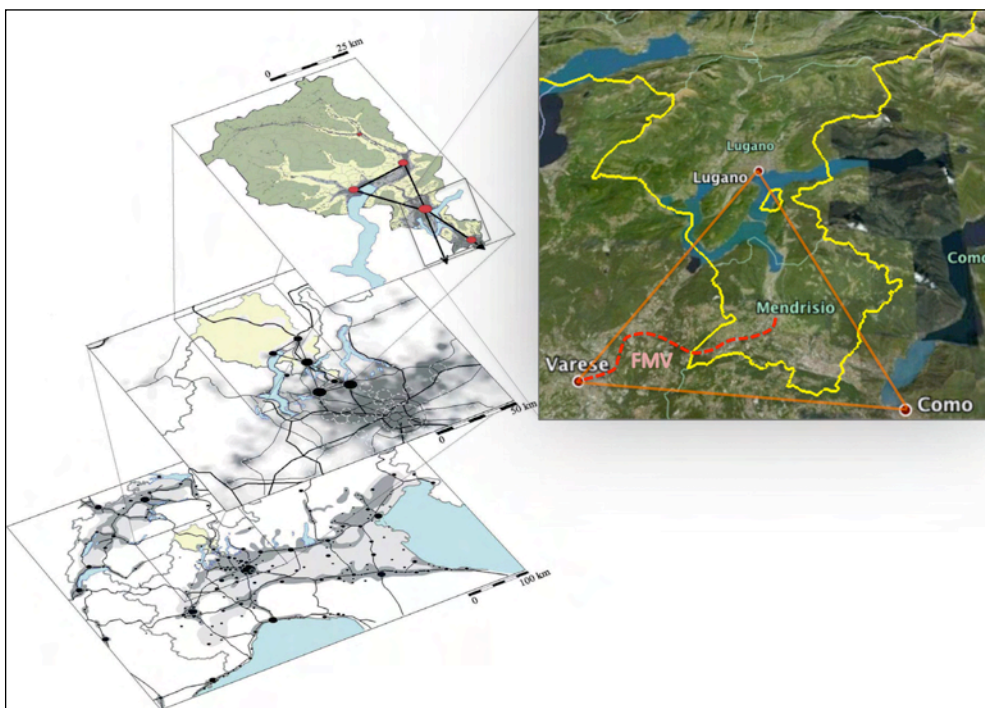


Afin de donner forme à une urbanisation diffuse et de pouvoir développer durablement son territoire - actuellement ni ville ni campagne, ni centre ni périphérie, entre les couloirs transalpins connectants les grandes métropoles du nord et du sud de l'Europe - le Canton Tessin en particulier a besoin de mieux structurer son système urbain, en polarisant son développement autour de centres urbains bien définis et politiquement forts.

Compte tenu des rapports du Canton avec les pôles de Como et Varese, la réflexion sur le développement territorial devrait tenir compte de l'ensemble du territoire fonctionnel transfrontalier.

Dans notre travail le cadre territorial d'analyse sera ainsi limité à la portion centrale de la RI, comprise dans le triangle d'or Lugano - Como - Varese.

9/ *Imbrication des échelles d'analyse*⁹



Afin de montrer, à partir d'un cas concret, les potentialités en termes de DTD offertes par les transports, notre analyse principale portera sur le projet en voie de réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire **Lugano - Mendrisio - Varese -** aéroport de Milano Malpensa (FMV).

La prise de conscience de la nécessité d'ouvrir et de connecter les systèmes urbains tessinois avec les pôles lombardes les plus proches, soit ceux de Como, de Varese et de Milan, est bien visible dans les récentes évolutions en matière de coopération transfrontalière : création de la Regio Insubrica en 1995 ; groupes de soutien pour la réalisation d'une nouvelle ligne à haute vitesse Lugano-Milano en 1997 ; mise en place du système ferroviaire transfrontalier Tessin-Lombardie du type RER en 2002 (appelé TILO) ; participation active du Tessin en vue de la prochaine exposition universelle de Milan en 2015, etc.

En outre, au niveau interne, les politiques actuelles de développement des agglomérations soutenues par la Confédération, d'agréations communales soutenues par le Canton Tessin, d'une indépendance plus marquée des régions du côté italien, etc. créent des ultérieures bonnes prémisses pour lancer une réflexion sur le DTD de l'espace transfrontalier insubrien.

La nomination de Milan en tant que ville organisatrice de l'Exposition Universelle de 2015 a récemment ouvert de nouveaux espoirs incitant les autorités helvétiques et tessinoises à profiter des opportunités offertes par un tel événement.

Ce contexte et ces défis en termes de coopération politique transfrontalière dans la réalisation de nouvelles infrastructures de transports et en faveur d'un DTD constituent ainsi le cadre territorial élargi de notre travail.

L'étude de la nouvelle liaison ferroviaire Mendrisio-Varese, qui s'inscrit bien évidemment dans cette optique "élargie", permettra de réaliser par contre une analyse plus concrète et plus précise dans un cadre territorial plus restreint (celui du Mendrisiotto).

⁹ Source: DT (2006a), p.93, modifié

1.3 Questions de recherche et objectifs

Q1 ' *Quels sont les instruments de planification et quelles infrastructures de transport conditionnant le développement territorial de la Regio Insubrica ? Vers quel modèle territorial amènent-ils ? Quel rôle l'institution de la Regio Insubrica peut-elle jouer en faveur du DTD ?*

Notre premier **objectif général** consistera à comprendre les interactions entre les transports, les politiques territoriales et la frontière dans le contexte spatial élargi de la Regio Insubrica, afin d'atteindre un véritable développement durable de son territoire. Une attention particulière sera portée sur les instruments planificateurs et les grandes infrastructures pouvant structurer un DTD de l'espace transfrontalier à plusieurs échelles spatiales (nationale, régionale et transfrontalière). Il sera ainsi nécessaire d'analyser séparément les échelles nationales (Suisse et Italie) et régionales (Tessin et Lombardie) sous la perspective du double axe de recherche politico-institutionnel et infrastructurel.

Il sera ensuite possible de formaliser un modèle de développement territorial souhaitable pour la Regio Insubrica. La question de l'Exposition Universelle de Milan, en tant qu'opportunité supplémentaire pour le DTD et l'amélioration des liaisons de transports entre le Tessin et la métropole milanaise, sera également prise en compte.

**Q2 ' *Comment le projet de la nouvelle ligne ferroviaire Mendrisio-Varese pourra-t-il contribuer au développement territorial durable du Mendrisiotto ?
Quelles sont les mesures politiques d'accompagnement indispensables qui devront être mises en place après la réalisation du projet infrastructurel afin qu'il puisse contribuer véritablement au développement durable de la région ?***

Comme nous l'avons déjà mentionné, il est nécessaire, afin de pouvoir étudier concrètement la relation entre les transports et le développement territorial dans un contexte complexe comme celui d'une région transfrontalière, de réduire la partie analytique à l'étude d'une seule infrastructure.

L'infrastructure modèle choisie pour cette étude est celle de la nouvelle ligne ferroviaire Mendrisio-Varese (FMV).

Les raisons permettant de justifier le choix de cette infrastructure comme objet central parmi les nombreuses infrastructures présentes dans la RI (qui seront également aux moins évoquées dans les premiers chapitres descriptifs) sont nombreuses.

Tout d'abord, il s'agit d'un projet en voie de réalisation. Les chantiers ont débuté en décembre 2008 et devront se conclure en 2013. L'état relativement avancé du projet permettra ainsi d'analyser trois projets d'aménagement du territoire, en strict lien avec la FMV, pour comprendre ses possibles effets territoriaux induits. Il s'agit de la nouvelle gare de Mendrisio, de la nouvelle gare de San Martino (au nord de Mendrisio) et du quartier Valera (situé entre Mendrisio et Stabio le long de la nouvelle ligne). L'analyse des effets territoriaux induits en termes de développement territorial liés à cette infrastructure,

même si réduite à quelques kilomètres (en particulier sur la partie comprise entre Mendrisio et la frontière italienne) permettront de réfléchir simultanément à plusieurs échelles d'analyse.

La FMV s'inscrit en fait simultanément dans une optique régionale (elle permettra la mise en place d'un système ferroviaire de trains régionaux), nationale (elle permettra des liaisons directes et rapides entre le Tessin et la Romandie par le biais d'un raccordement avec la ligne du Simplon à Gallarate en Italie) et internationale (elle permettra une accessibilité extrêmement aisée avec l'aéroport intercontinental de Milano Malpensa). Elle constitue donc un exemple intéressant par rapport à notre problématique articulée constamment entre plusieurs niveaux territoriaux.

La question des mesures politiques d'accompagnement qui devront suivre sa mise en fonction poursuit l'idée du double axe infrastructurel et politico-institutionnel indispensable pour atteindre un DTD : le "savoir construire" (infrastructures, aménagements, mobilité etc.) et le "savoir gérer" (mesures d'accompagnement, affectations, stratégies d'exploitation, etc.) du territoire.

Q3 ' *Comment la ville de Mendrisio pourra-t-elle profiter directement de la nouvelle liaison et, en particulier, du renforcement hiérarchique en tant que noeud ferroviaire de la Suisse méridionale et centre géographique de la Regio Insubrica ?*
Quels sont les atouts du Mendrisiotta par rapport à la Regio Insubrica qu'il s'agira de mettre en valeur dans l'optique du DTD ?

Il résulte, de ces deux questions de recherche (Q2 et Q3), que l'**objectif spécifique** de notre travail, consistera en une analyse du projet sous l'angle de ses multiples dimensions territoriales (régionales, nationales et internationales) et des multiples fonctions qu'il devrait être amené à assurer en termes de maille essentielle du RER transfrontalier lombardo-tessinois (TILO) mais aussi en tant que nouvelle opportunité pour développer ou réorganiser le territoire, en particulier sur le tronçon helvétique Mendrisio-Stabio, qui actuellement ne dispose pas encore de bonnes infrastructures de transports.

La ville de Mendrisio avec ses projets d'aménagement urbain et de réorganisation institutionnelle (agrégations avec les communes limitrophes) constitue le cadre territorial restreint de l'analyse du développement territorial induit par les transports.

Le projet de la nouvelle gare, en particulier au niveau de son insertion en tant qu'interface entre la maille urbaine et les autres territoires et lieux connectés par le réseau TILO, sera analysée et discutée en détail.

1.4 Choix de la région et justification des chapitres

Notre choix de la Regio Insubrica comme terrain d'étude, valorisant le double rôle des transports et des politiques territoriales, se justifie pour deux raisons principales (en partie déjà évoquées).

Premièrement la région insubrienne présente un potentiel en termes d'infrastructures de transports existantes et en voie de réalisation très important. Située à la débouchée de deux grands axes de transit alpin en plein développement (le Gothard et le Lötschberg-Simplon), la région insubrienne possède plusieurs infrastructures ferroviaires et routières transalpines permettant de bien comprendre l'influence de ces dernières dans la structuration du développement territorial.

La présence en outre d'un important aéroport intercontinental, tel que Milano Malpensa, et d'autres aéroports régionaux, comme Lugano-Agno, offrent plusieurs pistes pour élargir la réflexion aux effets territoriaux induits et à la question de la mobilité en tant que "cause et conséquence" du développement territorial.

Deuxièmement, la présence d'une frontière nationale complète ultérieurement la réflexion en raison de l'importance qu'elle revête, autant que les infrastructures, dans l'organisation des territoires.

Dans cette perspective, comme il sera ensuite mieux clarifié, il est important de considérer la frontière au sens large du terme.

Même si dans la partie introductive nous avons assimilé la frontière à une "limite", permettant de définir le concept de territoire, il faut être conscient que cette ligne-limite structure et organise en réalité tout l'espace environnant. Dans cette perspective la frontière ne sera plus seulement une ligne-limite, mais une zone-tampon intéressante à étudier du point de vue du DTD.

L'articulation des chapitres de notre travail suivra ainsi ces deux grandes raisons utilisées pour justifier le choix de la Regio Insubrica.

Une première partie de notre analyse sera consacrée à la contextualisation du cadre territorial. En raison du positionnement particulier de la RI, à l'interface entre plusieurs niveaux institutionnels, une contextualisation "par le haut" s'imposera.

Nous présenterons d'abord les enjeux politico-institutionnels (**chapitre 2**), en particulier pour ce qui concerne la planification territoriale, au niveau national (Suisse et Italie) et régional (Tessin et Lombardie).

Ensuite, conformément au deuxième grand axe de recherche, nous illustrerons le problème de la mobilité du point de vue de la politique des transports et des grands projets d'infrastructures (**chapitre 3**), encore une fois aux différents niveaux territoriaux : européen (**3.1**), suisse (**3.2**), italien (**3.3**), tessinois (**3.4**) et lombard (**3.5**). Une attention particulière sera bien évidemment réservée aux principaux grands projets concernant directement la RI, tel que AlpTransit, Malpensa, etc. Ce regard macrogéographique permettra d'abord de comprendre les grandes lignes de développement territorial de la RI et de proposer un modèle possible de DTD en mettant en lumière ses potentialités et ses limites principales en particulier au niveau du réseau de transport.

Cette **première partie**, articulée au niveau des chapitres 2 et 3, sera essentiellement descriptive, même si avec une vision critique vis-à-vis des projets de transports et des instruments de planification territoriale. La finalité est essentiellement un encadrement précis du contexte territorial élargi (Regio Insubrica) et restreint (Mendrisiotto), qui seront ensuite étudiés plus attentivement.

La **deuxième partie** du travail sera consacrée finalement l'analyse du cadre territorial élargi de la Regio Insubrica (**chapitre 4**) et du cadre territorial restreint du Mendrisiotto (**chapitre 5**). Ces deux niveaux territoriaux, à la lumière des descriptions des chapitres précédents, pourront finalement être étudiés avec une meilleure articulation entre les deux approches politico-institutionnelle et infrastructurelle.

Après avoir esquissé un modèle possible de DTD pour la RI et avoir rappelé les points importants de son institutionnalisation autour du problème des transports transfrontaliers, j'aimerais proposer une analyse plus fine pour le Mendrisiotto, en étudiant le projet de la nouvelle ligne FMV qui, ainsi que nous l'avons mentionné, constitue l'élément central du mémoire. En effet, grâce à ce simple projet (quelques dizaines de kilomètres de chemin de fer), il sera possible d'analyser concrètement la relation entre transports et développement territorial en prenant en compte tous les enjeux évoqués précédemment selon les différents niveaux (national, régional et transfrontalier).

C'est dans ce sens que ce mémoire constituera une sorte de prolongement de l'étude du PNR 41 lancé en 1996 dans le cadre du projet "*Politiques des transports et régions frontalières*". En particulier nous approfondirons, voire critiquerons, l'hypothèse déjà évoquée selon laquelle le développement des régions de frontière passe par l'interconnexion des centres urbains transfrontaliers ou par l'insertion des "réseaux locaux" avec les "réseaux longs".

En effet, en matière d'infrastructures de transport, par exemple la FMV, l'hypothèse trouve pleinement son sens parce que cette ligne ferroviaire (fondamentale pour le trafic régional des passagers entre les trois pôles de Lugano, Como, Varese) sur laquelle on discute déjà depuis une cinquantaine d'années, doit son soutien financier et politique indispensable à sa réalisation uniquement suite à son insertion dans une optique des grands réseaux (recherche de meilleures connexions avec ces derniers). Ce sont effectivement la réalisation en cours des nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) et l'ouverture de l'aéroport de Malpensa 2000, soit un changement d'échelle spatiale sur le plan du réseau des transports, qui ont permis de lancer la construction de cette nouvelle ligne ferroviaire qui sera vraisemblablement en fonction à partir de 2013. Ces constats nous ont amené à plusieurs questionnements secondaires.

S'il est vrai que la rentabilité économique d'une infrastructure de transports passe inévitablement par l'élargissement de son marché potentiel d'utilisateurs (dans ce cas la possibilité en même temps de servir comme liaison régionale, nationale et internationale), *est-il souhaitable en termes de développement territorial durable que les Etats soutiennent des projets locaux transfrontaliers uniquement s'ils peuvent s'inscrire au même temps dans des "réseaux longs" ?*

Cette attitude ne risquerait-elle pas d'augmenter le caractère périphérique des régions transfrontalières qui, dans cette situation, ne bénéficieraient pas du droit de disposer de leur propre réseau de transport régional ?

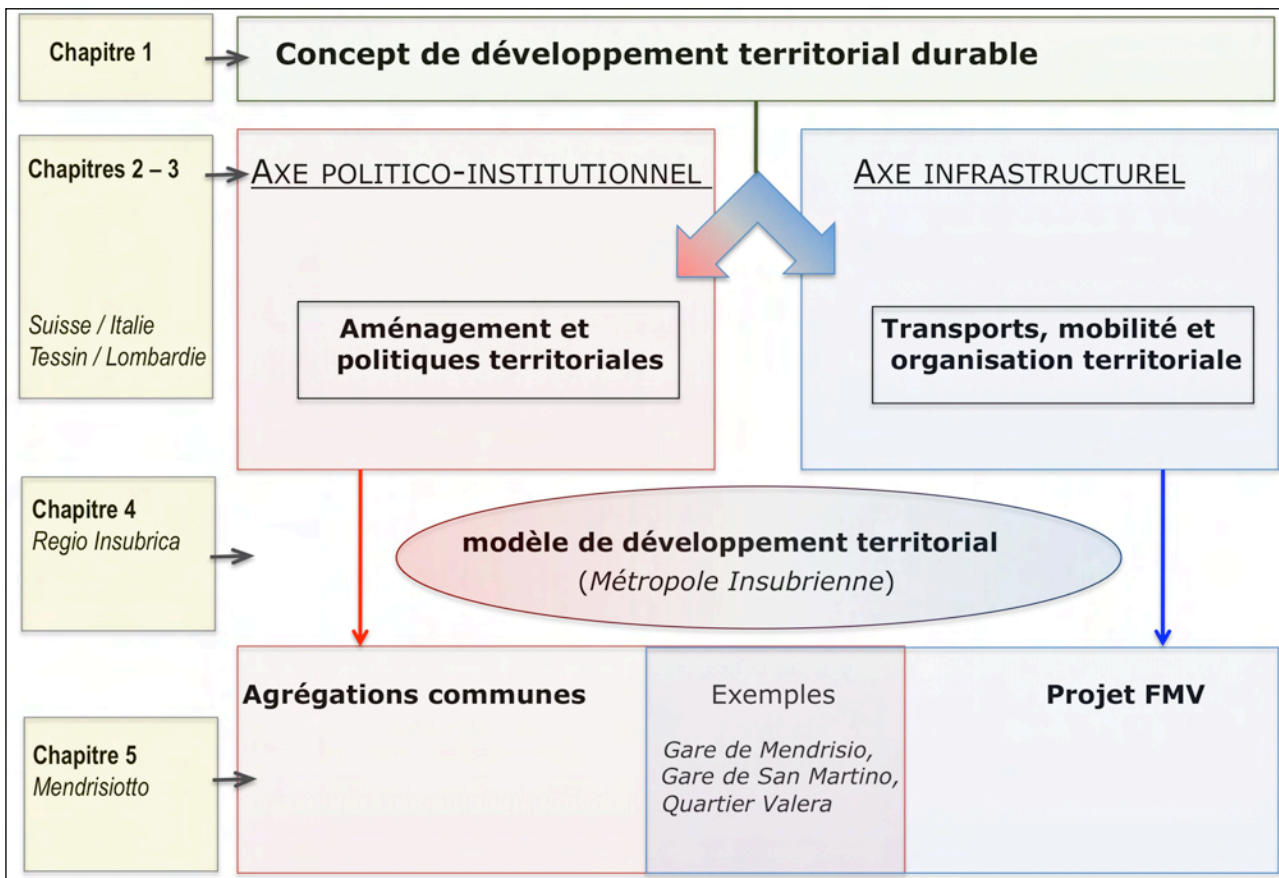
Ne serait-t-il pas le cas alors d'autonomiser, au moins partiellement, ces régions frontalières au niveau politique, financier et décisionnel ?

La finalité de cette analyse fine sur le projet de la FMV est double. Nous nous proposons tout d’abord de compléter la réflexion sur le thème des transports et du développement territorial en analysant les perspectives offertes par la réalisation d’une nouvelle infrastructure ferroviaire en termes d’aménagement du territoire (pour de raison pratiques je me concentrerai surtout sur le tronçon helvétique de la ligne). En particulier nous nous proposons d’analyser trois projets de réaménagement urbain de zones ou quartiers en bordure de la ligne : la nouvelle gare de Mendrisio, la nouvelle gare de San Martino et le quartier Valera.

L’identification des principales mesures politiques d’accompagnement qui devront forcément suivre l’ouverture de la ligne, afin qu’elle puisse véritablement favoriser une mobilité plus durable constituera un deuxième champ d’investigations du projet permettant de faire le pont avec l’axe de recherche politico-institutionnel.

Ces deux enjeux devront permettre, en guise de conclusion, de tirer un bilan sur le rôle des nouvelles infrastructures de transports comme vecteurs d’orientation du développement territorial dans un contexte transfrontalier et sur les défis au niveau politico-institutionnel.

10 / Schéma problématique



1.5 Constats, hypothèses et conditions générales

☑ **Constats 1 - *Regio Insubrica*** (cadre territorial élargit)

- Un régime d'urbanisation métropolitain organisant le territoire d'une façon peu dense et diffusée (modèle de territorialisation de la "*città diffusa*" caractérisant l'urbanisation du Canton Tessin) s'oppose aux principes du DTD, à cause de la forte consommation de ressources qu'il engendre (sol, énergie, eau, air, paysage, etc.) et des nombreux déplacements induits.
- Au niveau des mobilités, cette organisation territoriale accroît sensiblement la demande de transport qui, en raison de l'insuffisance desserte du territoire par les transports publics, est principalement satisfaite par l'utilisation de la voiture. L'accroissement continu du **trafic individuel motorisé** régional, superposé à d'autres flux de trafic pendulaire et de trafic transit, engendre des lourdes externalités négatives dans la région (pollution, congestions, accidents, etc.).
- Le contexte transfrontalier particulier de la Regio Insubrica nécessite l'adoption d'une **approche multi-niveaux** qui puisse tenir compte en même temps des différentes échelles territoriales exerçantes des effets sur son territoire (surtout au niveau des transports qui constituent un élément central du DTD).

Malheureusement, les politiques nationales des transports ne prennent pas suffisamment en compte la situation des régions frontalières. En effet elles pénalisent souvent les régions périphériques frontalières qui, en dépit de représentativité institutionnalisée, ont de la peine à faire valoir leurs intérêts. En Suisse, au niveau de la politique des transports, le programme "Rail 2000" (qui s'articule exclusivement sur l'axe est-ouest) et le projet des NLFA (qui s'inscrivent principalement dans une optique des réseaux-longs) n'arrivent pas à répondre aux problèmes de mobilités spécifiques du Canton Tessin (en particulier du Mendrisiotto) ou de la Regio Insubrica.

En Italie non plus, la caractéristique du régime politique et l'absence d'une vision unitaire et programmatrice à long terme du territoire, pénalisent le DTD régional transfrontalier.

Que ce soit en Suisse ou en Italie, l'engagement dans la réalisation d'un projet d'infrastructure régionale tel que la FMV uniquement lorsqu'il peut s'inscrire même dans des "réseaux longs" (accessibilité de Malpensa et bretelle entre les NLFA), ne constitue pas un véritable changement d'approche pour un DTD de la région transfrontalière. Cela confirme encore une fois le caractère périphérique de la zone qui autrement ne semblerait pas avoir droit, dans des délais raisonnables, à un système de transport régional performant.

- Malgré un certain déterminisme imposé par les contraintes physiques de la morphologie du Canton Tessin, qui rend difficile une urbanisation homogène et équilibrée, des marges de manœuvre pour mieux rendre durable l'organisation spatiale de l'espace transfrontalier insubriens existent.

☑ **Hypothèse 1**

H1	DTD sous forme de réseau polycentrique transfrontalier
-----------	---

<p>Un réseau polycentrique de villes moyennes, reliées par un réseau de transport ferroviaire performant, constitue le meilleur modèle de DTD pour la RI.</p>

☑ **Conditions 1**

C1.1 | Deux stratégies de mise en oeuvre du DTD: politico-institutionnelle et infrastructurelle

Deux stratégies d'actions permettront de promouvoir un tel DTD et de maîtriser le décalage entre les espaces institutionnels de la planification et les espaces fonctionnels de vie. Il s'agit de: promouvoir l'**autonomisation politico-institutionnelle de la Regio Insubrica** (possibilité d'élaborer des politiques *ad hoc* pour la zone transfrontalière), et de développer un **réseau de transport durable** à l'échelle transfrontalière (développement du réseau ferroviaire régional TILO).

C1.2 | Réduction de l'effet de taille Tessin-Lombardie et création d'une petite métropole

Compte tenu de l'effet de taille entre Tessin et Lombardie (la zone frontalière ne concerne en fait qu'environ 5 % de l'ensemble de la population lombarde), il se pose la nécessité de **redéfinir l'espace institutionnel de la coopération transfrontalière à un cadre territorial plus restreint (triangle Lugano-Como-Varese)**.

Ce périmètre, en raison de la taille similaire en termes socio-économiques des pôles qu'il contient, devra permettre de transformer la frontière-limite entre la Suisse et l'Italie dans une zone-tampon stratégique du projet de développement territorial polycentrique transfrontalier.

Le renforcement des relations horizontales entre les pôles insubriens, qui normalement ont toujours regardé, en tant que satellites, vers la métropole milanaise, permet de **constituer un contrepoids au phénomène de polarisation métropolitaine sur Milan**. Dans l'optique du DTD cette réduction de l'effet de taille Tessin-Lombardie, par le biais d'une coopération et intégration des pôles insubriens secondaires de même poids (Lugano, Mendrisio, Como et Varese), permet d'équilibrer, structurer et développer durablement le territoire, en créant une sorte de **petite métropole polynucléaire ("Métropole insubrienne") entre les grandes agglomérations de Milan et Zurich**. Le résultat serait ainsi le passage d'un statut de zone frontalière périphérique ou de transit à un centre médiateur entre ces deux espaces métropolitains majeurs de Suisse et d'Italie.

☑ **Constats 2 - Mendrisiotto** (cadre territorial restreint)

- Le déficit de transports publics régionaux transfrontaliers et la mauvaise organisation territoriale de l'espace insubrien ("*città diffusa*" tessinoise et, en Lombardie, une urbanisation intensive et concentrique autour de Milan) sont responsables de plusieurs **externalités négatives** (trafic, pollution, bruit, accidents...).
- Le DTD de la région insubrienne exige une maîtrise de ces externalités négatives à plusieurs échelles spatiales et temporelles. Au niveau spatial la zone se trouve en fait traversée par l'un des axes de transit européens les plus trafiqués. La réalisation complète de AlpTransit, indispensable au transfert modal du trafic marchandises vers le rail, est l'une des conditions *sine qua non* à la durabilité environnementale du Tessin. Au niveau temporel l'élargissement de l'UE aux Pays de l'Est, avec par conséquent le déplacement d'une partie des grands flux de transit sur l'axe est-ouest, pourra à long terme permettre d'améliorer sensiblement les conditions environnementales en milieu alpin.

- Le Mendrisiotto présente des caractéristiques paysagères considérables; à savoir le Monte San Giorgio (récemment inscrit sur la liste UNESCO) le Monte Generoso (inscrit sur la liste des paysages d'intérêt national) et la Vallée de Muggio (valorisée en tant que véritable musée dans le territoire par différentes institutions régionales). La région insubrienne néanmoins, considérée comme le jardin au coeur de l'Europe entre "Lacs et Alpes" et la prochaine Exposition Universelle de Milan, qui se déroulera à environ 30 km de la frontière suisse, offrent des **grandes opportunités** pour promouvoir un développement économique et touristique compatible avec le territoire et le paysage. Les transports, en particulier le rail, sont une condition incontournable de ce projet. Il faut protéger et valoriser le paysage, autour des principaux noeuds des transports publics qui pourront devenir des points de départ d'itinéraires de découverte du patrimoine naturel et culturel de la région.
- La conformation géomorphologie de la zone en étude prédispose une interconnexion "naturelle" des pôles de Como et de Varese via Mendrisio. Avec le projet de la FMV la ville de Mendrisio deviendra ainsi un noeud important pour le trafic régional au milieu des échanges entre Lugano-Como-Varese.

La ville de Stabio disposera aussi d'une gare intégrée dans le réseau national des CFF en tant qu'alternative à l'itinéraire historique via Chiasso. Sur l'axe Mendrisio-Stabio, grâce à la réalisation de la FMV, les possibilités de réorganisation territoriale sont majeures (nouvelles gares, parkings P+R, etc.), en raison aussi d'un taux d'urbanisation plus faible par rapport à l'axe Mendrisio-Chiasso.

Ce dernier souffre en fait des effets territoriaux négatifs induits par le boom économique des années 1960, qui ont rempli rapidement et sans une vraie planification tous les vides le long de l'axe historique du Gothard.

☑ **Hypothèse 2**

H2 | FMV et DTD au Mendrisiotto

La nouvelle ligne FMV remplit deux missions: "mission fonctionnelle" (amélioration de la viabilité transfrontalière et promotion de la mobilité durable) et "mission territoriale" (réorganisation du territoire grâce au renforcement de la hiérarchie urbaine et à la création de petites nouvelles centralités secondaires le long de la ligne ferroviaire).

☑ **Conditions 2**

C2.1 | Mesures d'accompagnement (mobilité durable)

Pour que la FMV puisse vraiment contribuer au DTD au sens large du terme (organisation du territoire et amélioration de la mobilité par transports publics), des **mesures politiques d'accompagnement** doivent être prises : élargissement de la communauté tarifaire, harmonisation des horaires dans les gares centrales avec raccordements aux réseaux longs, simplification des

contrôles douaniers, aménagements autour des nouvelles gares, réalisation de P+R près des gares, etc.

Une conception globale de l'offre de transports publics, avec une **réorganisation des lignes de bus locales et régionales**, doit aussi être élaborée pour assurer une desserte capillaire et fréquente de l'ensemble du territoire et pour favoriser soit le transfert modal des usagers de la route vers le rail soit le développement d'une complémentarité modale entre plusieurs moyens de transports. Les temporalités (fréquences et réduction de temps) et l'aménagement d'interfaces confortables sont dans ce sens deux conditions prioritaires.

C2.2 | Réformes institutionnelles (effets territoriaux)

La faible distance entre les communes de l'agglomération urbaine du Mendrisiotto avec une urbanisation diffuse qui efface déjà les limites intercommunales, finalement mieux connectées entre eux par le système de transport ferroviaire transfrontalier (TILO), ne justifie plus la séparation administrative des communes.

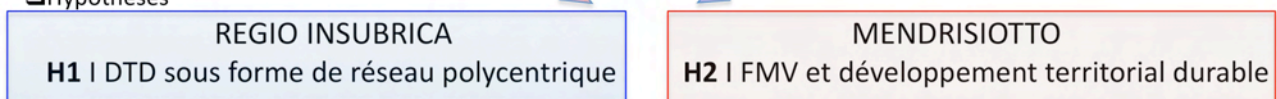
La politique cantonale des **agrégations des communes** du Mendrisiotto est ainsi pleinement justifiée et indispensable pour son développement territorial durable. La réduction de la fragmentation institutionnelle du district permettra de **mieux coordonner l'aménagement du territoire dans les nouveaux espaces fonctionnels engendrés par la FMV en permettant la manifestation d'effets territoriaux** (périmètre Mendrisio-Stabio).

1.5.1 Schéma des hypothèses

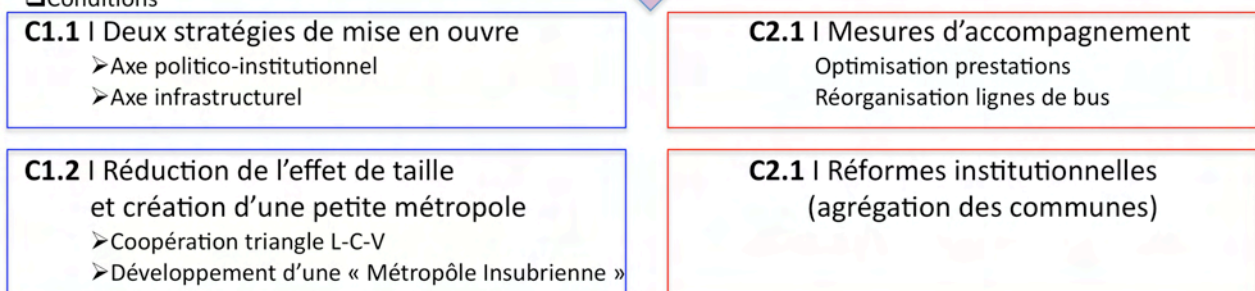
□ Constats

Frontière → décalage espaces fonctionnels / espaces institutionnels
Transports → rugosité au niveau des déplacements transfrontaliers
Organisation territoire → "Città diffusa" -> + demande mobilité -> + externalités
Institutions → mitage institutionnel du territoire et faible prise en compte par les niveaux nationaux

□ Hypothèses



□ Conditions



1.5.1 Résumé du système des hypothèses

1 - Cadre territoriale élargit: REGIO INSUBRICA

H1 | DTD sous forme de réseau polycentrique transfrontalier

Un réseau polycentrique de villes moyennes, reliées par un réseau de transport ferroviaire performant, constitue le meilleur modèle de DTD pour la RI.

C1.1 | Deux stratégies de mise en oeuvre du DTD: politico-institutionnelle et infrastructurelle

Deux stratégies d'actions permettront de promouvoir un DTD et de maîtriser le décalage entre les espaces institutionnels de la planification et les espaces fonctionnels de vie: **autonomisation politico-institutionnelle de la Regio Insubrica** et construction d'un **réseau de transport durable** à l'échelle transfrontalière.

C1.2 | Réduction de l'effet de taille Tessin-Lombardie et création d'une petite métropole

Il est nécessaire **redéfinir l'espace institutionnel de la coopération transfrontalière** à un cadre territorial plus restreint (**triangle Lugano-Como-Varese**). Ce périmètre permet de **constituer un contrepoids au phénomène de polarisation métropolitaine sur Milan** et de développer durablement le territoire en créant une sorte de **petite métropole polynucléaire ("Métropole insubrienne") entre les grandes agglomérations de Milan et Zurich**.

2 - Cadre territoriale restreint: MENDRISIOTTO

H2 | FMV et DTD au Mendrisiotto

La nouvelle ligne FMV remplit deux missions: "mission fonctionnelle" (viabilité transfrontalière et promotion de la mobilité durable) "mission territoriale" (réorganisation du territoire et création de petites nouvelles centralités secondaires le long de la ligne ferroviaire).

C2.1 | Mesures d'accompagnement (mobilité durable)

Pour que la FMV puisse contribuer à la promotion de la mobilité durable à l'échelle transfrontalière des mesures politiques d'accompagnement doivent être élaborées: communauté tarifaire, P+R, harmonisation des horaires et des fréquences, qualité des interfaces.

Une conception globale de l'offre de transport doit être aussi développée à l'échelle transfrontalière, par le biais d'un plan général de mobilité (intégrant tous les moyens de transports du réseau) et une réorganisation des lignes de bus urbains.

C2.2 | Réformes institutionnelles (effets territoriaux)

La politique d'agréations communales au Mendrisiotto est indispensable pour planifier et aménager d'une manière cohérente ces nouvelles centralités stratégiques.

1.6 Méthodologie

Pour terminer ce premier chapitre introductif, il s'agit de présenter synthétiquement la démarche méthodologique envisagée. Celle-ci reflète schématiquement les trois questions de recherche principales. A chacune d'entre elles sont associée des hypothèses, des constats ou des conditions et les chapitres qui essaieront des répondre à ces questionnements en vérifiant ou non les hypothèses associées. Cette présentation schématique et apparemment contradictoire avec l'approche de fond (de nature transversale et multi-scalaire) est imposé, comme déjà mentionné, par la thématique et le terrain d'étude, et elle est adoptée essentiellement afin de permettre une vue d'ensemble ordonné des principaux aspects et outils méthodologiques utilisés. La conclusion finale du travail, avec une prise en compte générale des principaux résultats et questions ici présentés distinctement permettra de redonner cohérence et lien aux différentes questions analysées.

<p>Q1 <i>Quels sont les instruments de planification et quelles infrastructures de transport conditionnant le développement territorial de la Regio Insubrica ? Vers quel modèle territorial amènent-ils ? Quel rôle l'institution de la Regio Insubrica peut-elle jouer en faveur du DTD ?</i></p>
<p>H1 <i>DTD sous forme de réseau polycentrique transfrontalier</i></p> <p>C1.1 <i>Deux stratégies de mise en oeuvre du DTD : politico-institutionnelle et infrastructurelle</i></p> <p>C1.2 <i>Réduction de l'effet de taille Tessin-Lombardie et création d'une petite métropole</i></p>
<p>Chapitre 2 Aménagement et politiques territoriales</p> <p>Chapitre 3 Transports, mobilité et organisation du territoire</p> <p>Chapitre 4 Cadre territorial élargi (Regio Insubrica)</p>

Comme déjà dit, la première partie du mémoire s'articule sur les chapitres 2 et 3 en contextualisant la RI par rapport aux problèmes de l'aménagement du territoire et des transports aux niveaux supérieurs (national et régional). Ces chapitres s'intéressent d'une façon générale aux deux grands axes de recherche choisis pour rendre compte du DTD : l'axe politico-institutionnel et l'axe infrastructurel.

Sur la base d'une analyse qualitative des principales caractéristiques géographiques (histoire, aspects géo-physiques, économiques, culturels, etc.) et territoriales (répartition de l'urbanisation, évolution et situation du réseau des transports, principaux pôles urbains émetteurs ou récepteurs de flux de trafic, etc.) et conformément au référentiel théorique du développement durable, nous essaierons de proposer des réflexions sur le développement souhaitable pour la région insubrienne.

Sur la base de rapports d'études, de documents planificateurs¹⁰, etc. nous proposerons une esquisse de DTD pour la RI.

¹⁰

• Plan directeur cantonal du Canton Tessin: DT(1990), DT(2006b), DT(2007b), DT(2007c), etc.
 • Plan territorial régional de la Région Lombardie: REGIONE LOMBARDIA (2007)

Ensuite, grâce à des entretiens menés auprès des politiciens, d'institutions et d'acteurs en prise directe avec le contexte transfrontalier insubrien¹¹ nous mettrons en évidence les principales potentialités et limites de la Regio Insubrica en tant que plateforme de discussion et de coordination pour la réalisation de nouvelles infrastructures et de politiques transfrontalières à incidence territoriale. Il sera particulièrement intéressant de montrer comment cette institution est perçue par les différents niveaux institutionnels (communes, cantons, provinces), et quelle contribution pourrait-t-elle apporter afin d'harmoniser le décalage existant entre l'espace politique des décideurs et l'espace fonctionnel des bénéficiaires des politiques et des infrastructures conditionnant le développement territorial.

<p>Q2 ¹ <i>Comment le projet de la nouvelle ligne ferroviaire Mendrisio-Varese pourra-t-il contribuer au développement territorial durable du Mendrisiotto ?</i></p> <p><i>Quelles sont les mesures politiques d'accompagnement indispensables qui devront être mises en place après la réalisation du projet infrastructurel afin qu'il puisse contribuer véritablement au développement durable de la région ?</i></p>
<p>H2 ¹ FMV et DTD au Mendrisiotto</p> <p>C2.1 ¹ Mesures d'accompagnement (mobilité durable)</p> <p>C2.2 ¹ Réformes institutionnelles (effets territoriaux)</p>
<p>Chapitre 5 Cadre territorial restreint (Mendrisiotto)</p>

L'analyse approfondie de notre mémoire portera sur le projet de la FMV, aussi bien du point de vue fonctionnel (mobilité et mesures d'accompagnement) que du point de vue territorial (cohérence du projet par rapport à la planification territoriale cantonale et des communes suisses touchées par le projet).

En ce qui concerne l'amélioration de la mobilité et les mesures politiques d'accompagnement indispensables qui devront accompagner l'ouverture de la ligne, nous nous baserons principalement sur les informations tirées de l'analyse des entretiens menés auprès des acteurs en prise directe avec ce projet.

Quant à ce qui concerne la possibilité de saisir ce projet pour réorganiser et réaménager certaines zones en strict lien avec la nouvelle infrastructure, nous nous baserons principalement sur des analyses cartographiques complétés par des entretiens menés auprès d'architectes, et de planificateurs très engagés sur des projets liés à la FMV¹².

À travers l'analyse des plans du projet, de son insertion par rapport à la planification cantonale (plan directeur) et locale (plans d'affectations), nous allons vérifier les opportunités réelles offertes par cette nouvelle infrastructure en termes de DTD.

¹¹ On. Marco Borradori, directeur du Département du territoire et président du gouvernement tessinois; collaborateurs de la Regio Insubrica

¹² Luigi Ligotti (architecte USI-AAM OTIA), Roxane Bervini (architecte USI-AAM OTIA), Luca Del Bosco (architecte), Michele Raggi (directeur de l'Office technique communale de Mendrisio)

Q3 1 Comment la ville de Mendrisio pourra-t-elle profiter directement de la nouvelle liaison et, en particulier, du renforcement hiérarchique en tant que noeud ferroviaire de la Suisse méridionale et centre géographique de la Regio Insubrica ? Quels sont les atouts du Mendrisiotta par rapport à la Regio Insubrica qu'il s'agira de mettre en valeur dans l'optique du DTD ?

Constats 2 Opportunité à saisir (transports publics, paysage, Expo.2015, etc.)

Chapitre 6 Vers un modèle de développement territorial durable ?

A travers l'application de la démarche du MIND-MAPPING et des SWOT territoriaux nous allons esquisser des scénarios (points forts et faiblesse) et des potentialités à saisir pour la région du Mendrisiotta, compte tenu des caractéristiques externes de la RI. Le but est ainsi de faire émerger des opportunités concrètes qui, par le biais de l'amélioration des transports, pourront être exploitées au bénéfice du DTD de Mendrisio et de la Regio Insubrica en général.

Le **MIND-MAPPING** consiste à réunir plusieurs idées selon des liens directs et probables de type "cause-effet". En raison du caractère prospectif de l'analyse, qui porte sur le moyen-long terme, cette démarche plutôt que de vérifier la probabilité de réalisation de ces liens cause-effet, essaie d'en montrer les articulations afin de pouvoir proposer plusieurs pistes - scénarios de développement durable pour le territoire du Mendrisiotta.

L'**analyse SWOT** (*strength, weakness, opportunity, threat*) est une technique utilisée en tant que support aux décisions stratégiques qui permet de mettre en évidence, par le biais de la construction d'une matrice "risques-opportunités", par rapport aux contextes "internes-externes", des stratégies à parcourir afin d'atteindre le meilleur résultat en termes de DTD.

Au niveau territorial les quatre éléments de la matrice SWOT se réunissent autour de l'échelle interne (dans ce cas le Mendrisiotta) et de l'échelle externe (la Regio Insubrica):

Au niveau interne sont synthétisés :

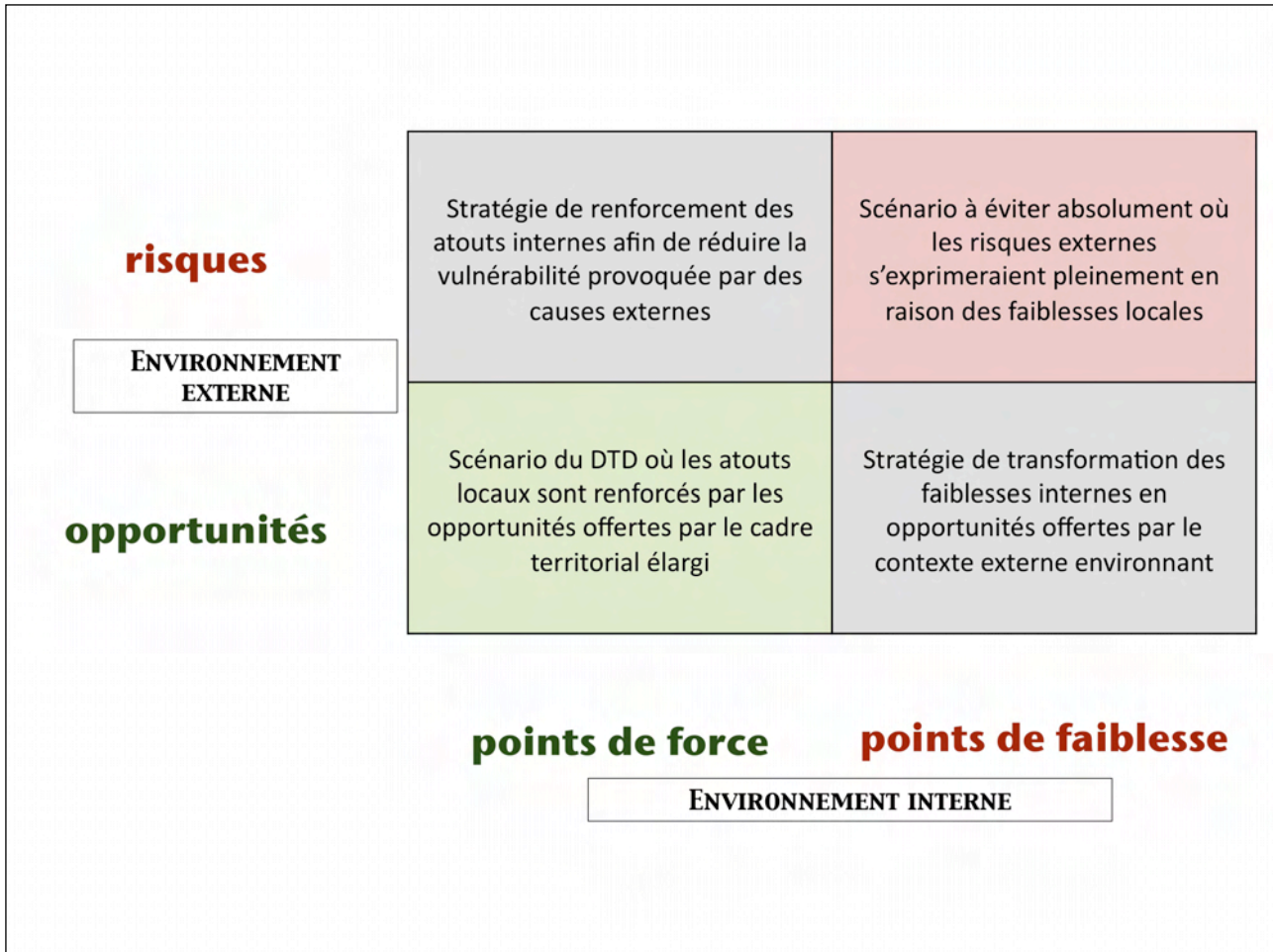
- les points de force (comme ressources ou capacités que les systèmes locaux pourront utiliser afin d'atteindre des résultats concrets) ;
- les points de faiblesse (comme limites et contraintes pénalisant le DTD)

Au niveau externe sont synthétisés :

- les opportunités (projets et conjonctures à exploiter en raison du positionnement du territoire par rapport à son environnement extérieur) ;
- les risques (situations ou dynamiques non maîtrisables, mais exerçant des externalités négatives sur le milieu interne).

Si la première démarche du MIND-MAPPING permet d'esquisser un vaste ensemble d'évolutions découlant de schémas de type cause-effets (sur la base d'évolutions et de projets vraisemblablement envisageables au moyen-long terme), la deuxième méthode des SWOT territoriaux permet de réunir ces évolutions autour de quelques scénarios (bien définis par rapport aux ressources / limites internes et aux opportunités / risques externes), en permettant enfin de titrer des conclusions sur le DTD du Mendrisiotta avec l'esprit multi-niveau caractérisant ce mémoire.

11/ La matrice SWOT¹³



¹³ D'après: CICIOTTI E. RIZZI P. (2005), Gli SWOT territoriali e la costruzione delle strategie di sviluppo locale. in: *Politiche per lo sviluppo territoriale. Teorie, strumenti, valutazioni*. Roma: Ed. Carocci

CHAPITRE 2

Aménagement et politiques territoriales

2.1 Niveau national (Suisse / Italie)

2.1.1 Suisse

2.1.1.1 Aménagement du territoire: articulation des compétences

L'aménagement du territoire (AT) peut être défini comme le développement souhaité par les autorités.

Il s'agit d'une politique publique qui influence les structures et l'organisation du territoire à long terme, afin d'offrir une bonne qualité de vie à la population et de préserver les ressources naturelles.

La Suisse se caractérise par une grande diversité de paysages, cultures et systèmes urbains répartis sur des espaces restreints. A la profonde diversité des différents systèmes territoriaux est aussi associée une considérable proximité. Un défi pour l'AT à l'heure de la construction européenne, ou plus en général de la globalisation, est de promouvoir la spécialisation des différentes régions tout en assurant leur mixité et diversité.

En Suisse le dispositif d'AT se distingue d'une part par le respect du fédéralisme, en particulier du principe de subsidiarité, et d'autre part par le rôle prépondérant joué par les cantons. La collaboration entre la Confédération et les cantons est en effet un postulat central du fédéralisme.

La Confédération encourage et coordonne l'AT des différents cantons par le biais d'instruments tels que les études de base, les conceptions et les plans sectoriels.

Si le document se limite aux grands objectifs et aux conditions d'accomplissement des projets, on parle de "**conception**" (voir par exemple la "conception paysage suisse"); si le document approfondi les échelles spatiales et temporelles, en soulignant les détails et les exigences particulières en ce qui concerne la localisation et les conditions de réalisation, on parle de "**plan sectoriel**" (voir par exemple le "plan sectoriel des transports").

Une tâche particulièrement importante pour la coordination et le développement territorial au niveau fédéral est remplie justement par le plan sectoriel des transports.

Le **plan sectoriel des transports** (PST) fixe les objectifs, les principes et les priorités de la Confédération en ce qui concerne les infrastructures de transport de sa compétence et définit la façon de coordonner les mesures relatives aux différents modes de transport entre eux et avec le développement territorial souhaité (DETEC 2006a : 1)¹⁴.

Le PST a comme objet principal la réalisation, l'exploitation, l'entretien et l'utilisation des infrastructures d'importance nationale, en particulier: les routes nationales, les lignes ferroviaires (avec les gares de voyageurs et de triage), les aéroports et les voies navigables.

Par cette prise en compte globale de l'offre en infrastructures de transport le PST vise à la coordination entre les différents modes.

Le PST s'appuie, pour ce qui est de la planification des infrastructures, sur les mandats et les exigences formulées dans les "*Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse*" (CONSEIL FEDERAL 2006), le "*Rapport sur la politique des agglomérations*" (DETEC 2006c) et il est intégré dans la "*Stratégie pour le développement durable*" (CONSEIL FEDERAL 2008).

¹⁴ DETEC (2006a), *Plan sectoriel des transports: partie programme (26 avril 2006)*, Berne:ARE, OFROU,OFT

Actuellement la question de la coordination entre les transports et l'urbanisation fait l'objet d'un large consensus à tous les échelons institutionnels.

En particulier les agglomérations ont été progressivement prises en compte par la Confédération comme les espaces fonctionnels privilégiés pour la réflexion entre transports publics et urbanisation.

Toutefois les lignes directrices pour l'aménagement du territoire restent, d'après la Constitution fédérale, une prérogative des cantons (Art.75,Cst). Ils sont ainsi appelés à définir la coordination des activités qui ont une incidence sur l'organisation territoriale de la Confédération, du canton et des communes par le biais du **plan directeur cantonal** (PDC), afin d'assurer une utilisation judicieuse et mesurée du sol et une occupation rationnelle du territoire. Les PDC ont un caractère programmeur et de coordination liant uniquement les autorités entre elles.

Enfin, dans la plupart des cantons suisses, les communes disposent d'une large autonomie en matière de planification locale, par le biais des plans d'affectation locaux (au Tessin appelés "**Piani regolatori**"), qui règlent finalement les droits et les affectations du territoire communal en contraignant les propriétaires fonciers.

2.1.1.2 Lois, objectifs, instruments

La première base légale en matière d'AT est fournie directement par la Constitution fédérale¹⁵ qui, à partir de 1969, adopte un article mentionnant les plans d'aménagement que les cantons seront appelés à établir en vue d'assurer une "*utilisation judicieuse et mesurée du sol et une occupation rationnelle du territoire*" (Art.75 Cst.1999). Dix ans plus tard, la **Loi fédérale sur l'aménagement du territoire** (LAT)¹⁶ concrétisera cette disposition constitutionnelle.

Le principal objectif de la LAT est d'assurer une utilisation mesurée du sol, de coordonner les activités de la Confédération, des cantons et des communes ayant des effets sur l'organisation du territoire et de réaliser une "*occupation du territoire propre à garantir un développement harmonieux de l'ensemble du pays*" (Art.1, LAT).

Cette loi définit ainsi les compétences principales et les instruments (plans) de mise en oeuvre de l'aménagement du territoire : en particulier les conceptions et les plans sectoriels de la Confédération ; les plans directeurs cantonaux et les plans d'affectation ("*piani regolatori*") communaux.

Au niveau fédéral la LAT prévoit, par le biais des conceptions et des plans sectoriels, que la Confédération planifie et coordonne ses activités à incidence territoriale dans une optique globale.

Au niveau cantonal et communal la LAT oblige les autorités à définir des zones à bâtir, des zones agricoles et de zones à protéger.

En 1985, l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection de l'environnement (LPE)¹⁷ n'introduit pas des nouvelles procédures dans le domaine de l'aménagement du territoire, sous réserve de l'étude d'impact, qui oblige les autorités, avant de prendre une décision sur la planification et la construction ou

¹⁵ Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999

¹⁶ Loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT), RS. 700

¹⁷ Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE), RS. 814.01

la modification d'installations pouvant affecter sensiblement l'environnement, d'apprécier le plus tôt possible leur compatibilité avec les exigences de la protection de l'environnement (Art.9, LPE).

Dès la LPE découlent aussi certaines ordonnances pouvant influencer l'aménagement du territoire ou la mobilité. On peut citer, en particulier, l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair); l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et l'Ordonnance sur l'assainissement des sites pollués (OSites).

Récemment le Conseil fédéral a ouvert une procédure de consultation sur la révision de la LAT qui devrait déboucher formellement sur une refonte complète de cette loi vieille de presque 30 ans. Cette nouvelle **Loi fédérale sur le développement territorial** (LDTer) permettra finalement de mieux prendre en compte l'importance croissante des métropoles, des villes et des agglomérations. La LDTer entend encourager en particulier la coopération et la planification dans les espaces dits fonctionnels, afin d'élaborer des solutions permettant de freiner le mitage du territoire grâce à une densification des zones à bâtir existantes.

2.1.2 Italie (UE)

2.1.2.1 Planification du territoire: articulation des compétences

L'Italie est l'un des pays fondateurs de l'Union européenne (UE). En général, au niveau européen, on trouve cinq niveaux de planification territoriale:

- niveau communautaire**, avec notamment les grandes lignes d'organisation territoriale proposées dans le schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) ;
- niveau de l'Etat central**, avec les lois et les politiques ayant des incidences sur l'organisation du territoire ;
- niveau des régions**, avec la mise en oeuvre des grandes orientations de développement territorial proposé par les niveaux supérieurs par le biais des plans (Plan territorial régional) ;
- niveau des provinces**, qui coordonnent la planification au niveau supra-communal ;
- niveau des communes**, qui concrétisent formellement l'aménagement du territoire au niveau local.

Au **niveau européen**, l'éventail des politiques communautaires ayant des impacts sur l'organisation du territoire s'est considérablement élargi. Bien que l'aménagement du territoire reste une compétence nationale, plusieurs politiques communautaires, telles que la politique des transports, la politique régionale, la politique de l'environnement, la politique agricole, etc. ont désormais des répercussions sur le territoire des Etats membres de l'UE.

Le **Schéma de Développement de l'Espace Communautaire** (SDEC), approuvé à Potsdam en 1999, lors de la réunion de ministres nationaux responsables de l'aménagement du territoire, témoigne d'un changement d'approche profond des politiques communautaires traditionnellement axées sur des

questions strictement économiques. Le territoire, au niveau européen, est pour la première fois pris en compte avec toutes ses composantes économiques, sociales, culturelles et environnementales.

Les politiques soutenues par le SDEC sont principalement : la cohésion économique et sociale, le développement durable et la compétitivité équilibrée du territoire européen.

Le SDEC n'a toutefois que des pouvoirs indicatifs. En effet au niveau de l'AT les contenus et les stratégies de mise en oeuvre restent de compétence nationale, régionale et locale.

Trois grands "principes guide" pour l'AT du territoire découlent du SDEC :

- le développement urbain équilibré et polycentrique ;
- l'accès aux infrastructures ;
- la valorisation du patrimoine naturel et culturel.

Ces principes ont pu être appliqués en particulier dans les programmes communautaires *Interreg* et *ESPON*¹⁸.

L'intégration européenne et le développement des politiques communautaires telles que la politique régionale ou la politique européenne des transports, élargissent le champ politico-institutionnel ayant des influences sur le développement territorial italien.

L'Italie, en tant que pays membre de l'Union européenne, dispose ainsi d'un enchaînement de niveaux institutionnels influençant la planification territoriale qui est apparemment plus complexe que la Suisse.

2.1.2.2 Lois, objectifs, instruments

En Italie, au niveau de l'Etat central, la planification territoriale est peu développée, mais l'Etat est quand même engagé depuis plusieurs décennies dans des politiques de rééquilibrage du territoire qui, sans s'articuler communément dans un Plan, constituent également une base pour l'aménagement du territoire.

La Constitution nationale, défini à l'article 117 à propos de la législation concurrente entre l'Etat, les Régions et l'Union européenne en matière d'aménagement du territoire ("*governo del territorio*") et des réseaux de transports.

Au niveau national la "politique d'aménagement du territoire", en tant que politique publique visant à réguler l'organisation et le développement du territoire, né avec la "**Legge urbanistica statale**" du 1942 (nr.1150)¹⁹. Cette loi fixe en particulier les principes pour le développement urbain dans l'ensemble du territoire national, grâce à l'élaboration de plans territoriaux (il s'agissait principalement à l'époque de l'obligation de mise en place de Plans régulateurs généraux à l'échelle communale).

L'Italie, comme d'autres pays européens ayant vécu les conséquences négatives de la deuxième guerre mondiale, commence dès années 1950, des importants travaux de reconstruction qui offrent l'occasion de mieux planifier le développement urbain et territorial. En 1951 une nouvelle loi²⁰ établit une liste de communes ayant l'obligation d'établir des plans de reconstruction. Dans plusieurs villes

¹⁸ **Interreg**: il s'agit d'une initiative communautaire du Fond européen du développement régional visant à la coopération entre les régions d'Europe
Espon: réseau interdisciplinaire pour l'aménagement du territoire européen (www.espon.eu)

¹⁹ REPUBBLICA ITALIANA, *Legge urbanistica statale del 17 agosto 1942*, Nr. 1150

²⁰ REPUBBLICA ITALIANA, *Legge sui piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra del 27 ottobre 1951*, Nr: 1402

d'Italie cette liste ouvre la voie à de grandes spéculations foncières. Quelques sociétés immobilières privées, sans contrôle de la part des autorités publiques, promue des tables rases d'anciennes portions des villes, et permet le développement de grands complexes immobiliers qui étalent les villes et banalisent les territoires limitrophes. L'expropriation continue et la mise sur le marché de nouveaux terrains accompagnent pendant toutes les années 1960 ces scandales immobiliers.

Suite aux nombreux débats et protestations publiques, en 1967 une nouvelle Loi (nommée "*Legge ponte*")²¹ introduit l'obligation des permis de construire pour n'importe quelle construction à l'intérieur du territoire communal et des "standards urbanistiques minimaux". Ces normes établissent la quantité minimale d'espace que chaque plan régulateur communal doit réserver aux espaces publics.

Dès années 1970, en application du principe de subsidiarité, les compétences urbanistiques et en matière de planification du territoire sont transférées aux régions.

Chaque région indique les objectifs généraux de la programmation économique, sociale et territoriale (CAPALBO A. 2006 : 17)²²

La Loi urbanistique de 1942 continue à être une loi cadre encore actuelle, même si aujourd'hui les régions se sont dotées de lois urbanistiques propres, qui définissent l'élaboration et la mise en oeuvre de différents instruments de planification (comme par exemple la Loi régionale d'aménagement du territoire de la Région Lombardie)²³.

En conformité avec la Constitution italienne et les différents règlements européens et nationaux (comme la loi urbanistique du 1942), cette loi régionale définit les compétences en matière d'aménagement du territoire de responsabilité de la Région Lombardie (gouvernement du territoire).

Cette loi rappelle comment le gouvernement du territoire se met en oeuvre par le biais d'une pluralité de plans, coordonnés et différents entre eux, lesquels constituent dans leur ensemble la planification du territoire même (Art.2, L.r. N.12/2005).

En particulier elle définit les principaux instruments (plans), discutés après, réglant l'aménagement du territoire:

- ▶ le **plan territorial régional** (PTR) ;
- ▶ les **plans territoriaux de coordination provinciale** (PTCP) ;
- ▶ les **plans de gouvernement du territoire** communaux (PGT).

Le PTR et le PTCP, à l'image du Plan directeur cantonal ou des plans sectoriels nationaux suisses, n'ont qu'un caractère d'orientation et de coordination pour les autorités compétentes en matière d'aménagement du territoire.

²¹ REPUBBLICA ITALIANA, *Legge del 6 agosto 1967 concernente le modifiche ed integrazioni alla legge urbanistica del 1942*, Nr: 765

²² CAPALBO A.(2006), *Gli strumenti di pianificazione urbanistica. Dal programma di fabbricazione al piano strutturale*, Matelica: Halley Editrice SRL

²³ REGIONE LOMBARDIA, *Legge regionale per il governo del territorio della Regione Lombardia del 11 marzo 2005*, Nr.12

2.2 Niveau régional (Tessin / Lombardie)

Après la brève présentation des législations nationales, l'étude du développement territorial de la Région Insubrica (RI) doit forcément débiter par une présentation du contexte régional du Tessin et de la Lombardie où, dans leurs zones d'interface, est compris le territoire insubrien. Le territoire de la RI constitue ainsi un sous-système des espaces urbains tessinois et lombards qui ne peut être compris sans la prise en compte de ces deux niveaux régionaux supérieurs.

Le territoire du **Canton Tessin** comprend une surface de 2'812 Km² (environ un quinzième de la Suisse) et s'étend depuis la chaîne alpine vers le Sud pour s'insérer, dans la partie plus méridionale, dans la plaine padane italienne. Comme nous l'avons déjà mentionné dans le chapitre introductif, dès la fin du 19^{ème} siècle, avec la construction de la ligne ferroviaire du St.Gothard, la population et les activités se sont développées principalement le long des fonds vallées. Aujourd'hui ces espaces en dessous de 500 mètres, ne représentent que 15 % de la surface cantonale et accueillent plus de 80% de la population et plus des 90% des emplois (DT 2004 : 4)²⁴.

Au niveau urbain la population et les emplois se concentrent dans les quatre agglomérations principales: Bellinzona (44'388 habitants, 20'394 emplois), Locarno (49'652 habitants, 22'139 emplois), Lugano (116'077 habitants, 63'490 emplois), Mendrisio-Chiasso (44'467 habitants, 27'022 emplois.)²⁵.

Le territoire de la **Région Lombardie** comprend une surface de 23'863 Km² avec des caractéristiques typologiques qui, comme au Tessin, sont très différentes. La zone de plaine est la plus étalée (47%), suivie par la zone de montagne (40,5%) et par la zone de colline (12,5%).

Historiquement la région a toujours joué un rôle important au niveau économique et politique en raison de son emplacement stratégique au coeur de l'Italie septentrionale et au carrefour des principales voies de communications entre l'aire méditerranéenne et l'Europe centrale.

Au niveau du développement urbain on constate une structure fortement centripète, celle de Milan qui maintient des liens forts avec les villes de son hinterland, au détriment des relations entre ces dernières (FISCHER C., TORRICELLI G-P 1999 : 6).

Tab.1 / Population résidente 1980, 1990, 2000 et 2006²⁶

	1980	1990	2000	2006
TESSIN	265'899	282'181	306'846	323'542
Lugano (district)	104'559	115'116	128'581	135'645
Mendrisio (district)	41'638	43'761	45'724	47'709
LOMBARDIE	8'891'652	8'856'076	9'032'553	9'545'441
Como (province)	511'425	522'147	537'500	572'441
Varese (province)	788'057	797'039	812'477	855'400

²⁴ DT(2004), *Elementi per uno sviluppo territoriale del Canton Ticino 1980-2000, da un'analisi dell'oggi ad uno sguardo sul futuro*, Bellinzona: Sezione della pianificazione urbanistica

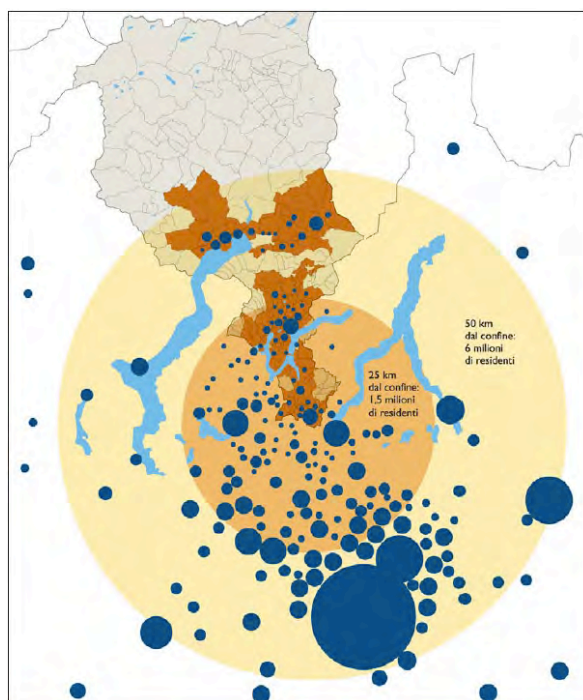
²⁵ D'après: DT(2003b), *Piano cantonale dei trasporti*, op.cit

²⁶ Source: OFS-Neuchâtel (recensements fédéraux de la population 1980, 1990,2000); ISTAT-Rome (Censimenti della popolazione 1981, 1991, 2001, et estimations 2006)

12 / Population résidant dans un rayon de 25 et 50 Km depuis la frontière²⁷

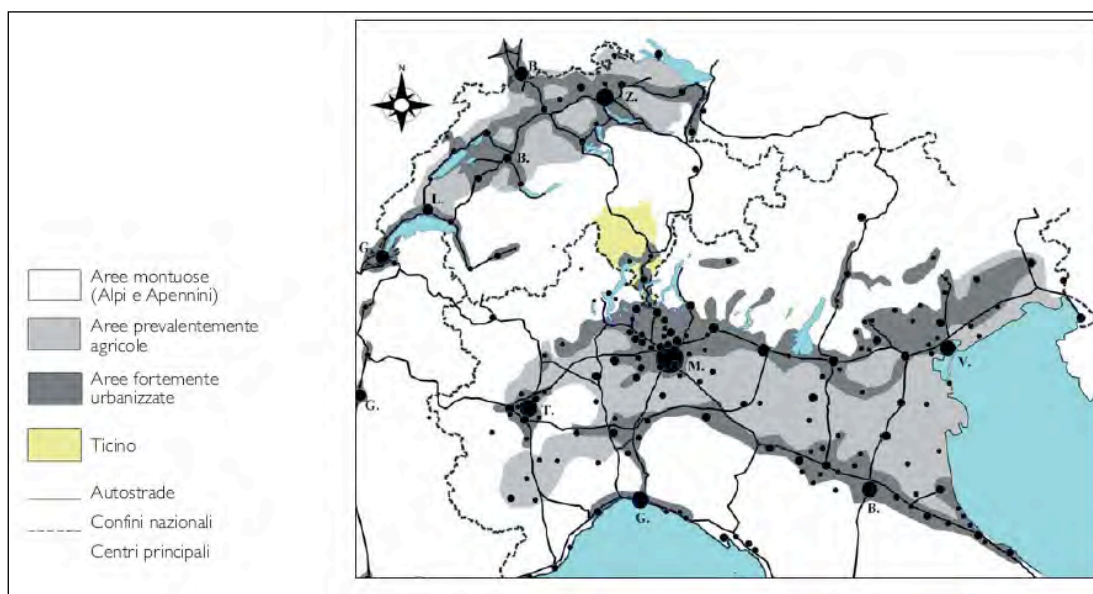
Le sous-système métropolitain tessinois et la région du Mendrisiotto, sur laquelle est finalisé cette étude, ne peut être comprise qu'en tenant compte de ce contexte élargi. Il est important de considérer surtout les effets de taille entre le Tessin (environ 300'000 habitants) et la Lombardie (environ 9 millions d'habitants) et le fait que, seulement dans un rayon de quelques 50 km depuis la frontière, se trouvent déjà plus de 6 millions d'habitants.

Même si avec un regard macro-géographique le Tessin apparaît comme une simple petite terminaison de la mégalopole lombarde, développée par extension spontanée et non planifiée le long des principaux couloirs de transports transitants par Milan, le deux systèmes urbains tessinois et lombard présentent par contre des structures et des dynamiques de fonctionnement fort disparates.



L'urbanisation tessinoise se compose en fait de petites structures urbaines connectées le long de l'axe du Gothard, tandis que la mégalopole lombarde comprend de nombreux sous-systèmes urbains peu connectés entre eux qui rassemblent quelque 25 millions de personnes. Le triangle industriel historique de Milan-Turin-Gênes, qui encore aujourd'hui influence la centralité de la mégalopole sur le secteur centre-ouest, s'étale aujourd'hui de plus en plus aussi vers l'Est, le long des deux directrices Milan-Verone-Venise et Milan - Parme - Bologne. Globalement tout le système méropolitain lombard gravite autour de Milan, métropole avec un rayonnement régional, national et mondial qui ne cesse de croître.

13 / Système urbains lombard et tessinois²⁸



²⁷ Source: DT (2007b), *Revisione del piano direttore cantonale: rapporto esplicativo 2007*, p.35

²⁸ Source: DT (2006a), *L'organizzazione territoriale in Ticino. Valutazioni e indirizzi per l'elaborazione del Modello di organizzazione territoriale*, p. 11

2.2.1 Canton Tessin

Au niveau cantonal deux instruments majeurs définissent les stratégies visant un développement territorial durable : le plan directeur cantonal (PDC) et le plan cantonal des transports (PCT).

Le principal instrument de planification du côté suisse pris en compte dans mon étude est le **plan directeur cantonal** (PDC) du Canton Tessin. Le PCT a été en effet un instrument planificateur qui a suivi le premier plan directeur (PD 90) et qui fait maintenant objet d'une fiche spécifique du nouveau PDC.

Le PDC est un instrument d'orientation et de coordination pour les différentes politiques sectorielles ayant des impacts sur le territoire. Il se fonde sur la "*Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio*" (LALPT).

Le premier PDC du Canton Tessin date de 1990 (**PD 90**). Le PD90 s'articulait alors sur 13 politiques sectorielles, qui se résument selon: *composantes naturelles, forêts, surfaces agricoles, dangers naturels, charges environnementales, approvisionnement hydrique, approvisionnement énergétique, paysage, tourisme et loisirs, habitat, activités industrielles et artisanales, transports et voies de communication, défense*. Ces politiques sectorielles étaient envisagées afin d'atteindre un développement territorial compatible avec un projet territorial soutenu par les autorités et connu sous le nom de "**Città-regione**".

Ce modèle a permis, au cours des années 1990, de mettre en lumière les problèmes majeurs du territoire cantonal (pollution, dispersion de l'habitat, trafic, etc.). Il a fourni en particulier des réponses visant à arrêter ou ralentir la dégradation de l'environnement et des stratégies visant à assurer un équilibre territorial et une complémentarité entre les pôles urbains (DT 2007a : 66).

En 2002, le Conseil d'Etat tessinois a lancé les travaux de révision du PDC qui ont débouché sur plusieurs rapports et études de base visant à adapter la planification territoriale du canton aux transformations socio-économiques intervenues au cours des années 1990.

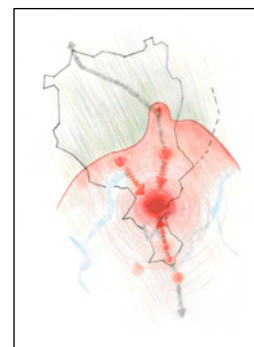
Le nouveau modèle d'organisation territoriale du Tessin a été aussi revu et il se présente aujourd'hui sous le nom de "**Città-Ticino**".

Déjà la similitude entre les deux noms souligne que ce nouveau modèle territorial, ou projet territorial, ne révolutionne pas l'ancien mais essaie plutôt de l'adapter aux grandes transformations survenues au cours des dernières années, surtout au niveau des relations externes et internes.

Par rapport aux *relations externes* on est passé, d'un modèle économique et institutionnel qui prévoyait des formes de protection des marchés nationaux et favorisait la redistribution interne des ressources, à un modèle qui promeut toujours plus l'ouverture des marchés et soutient la compétitivité régionale.

Par rapport aux *relations internes*, le processus de métropolisation a alimenté une concentration de plus en plus importante sur le pôle d'importance nationale de Lugano, tandis que le reste du canton a connu une stagnation voir une récession économique²⁹.

Le Canton, au lieu que devenir une région polycentrique, comme souhaité dans l'ancien modèle de la "*Città-regione*", se présente aujourd'hui plutôt avec un



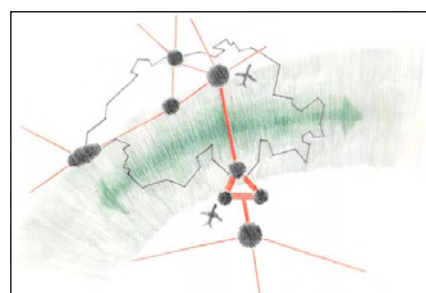
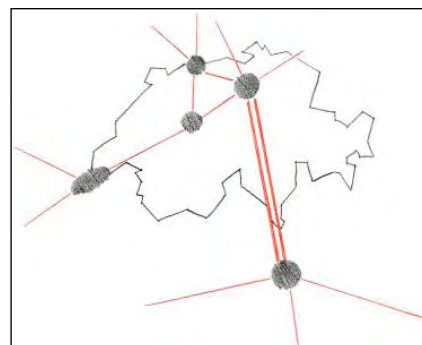
²⁹ Source: DT (2007c), *Piano direttore cantonale. Gli obiettivi pianificatori*, op.cit.

système de relations centre-périphérie sur Lugano. En 2000, la moitié des personnes résidant en zone urbaine centrale (86,2 % du total) habite dans la seule aire urbaine de Lugano (centre et couronnes). Les phénomènes de concentration économique et démographique sur quelques grands pôles ainsi que la periurbanisation généralisée, bien visibles à l'échelle nationale, se manifestent aussi à l'échelle cantonale, vu que le Canton apparaît comme une "città-diffusa" depuis Lugano et les autres centres secondaires de Locarno, Bellinzona et Mendrisio-Chiasso.

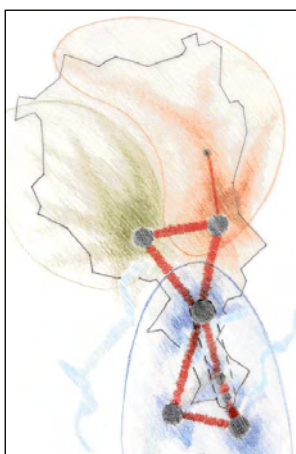
14 / Esquisses modèle territorial³⁰

Si dans le passé le Canton pouvait bénéficier d'importantes recettes, en raison de sa position stratégique comme espace de frontière, aujourd'hui la métropolisation, qui accroît le poids des grandes agglomérations et les échanges à flux continu entre ces dernières, risque de marginaliser les espaces médians comme le Tessin (ce qu'on appelle "effet tunnel").

Le modèle de la Città-Ticino, qui constitue l'image de l'organisation territoriale souhaitée pour les prochaines décennies, envisage donc des mesures de développement durable et d'accroissement de la compétitivité territoriale, visant à réduire le risque d'effet tunnel, aussi bien au niveau des relations externes (échelle internationale, nationale, transfrontalière et intercantonale) qu'internes (échelle cantonale, régionale et locale). Grâce à ces stratégies multi-niveaux (relations internes et externes) qui considèrent et développent le Canton comme une petite ville-métropole polycentrique il serait possible théoriquement de repositionner le canton en tant que partenaire privilégié et pont stratégique entre les deux espaces métropolitains de Milan et Zurich.



Pour résumer, le modèle de la Città Ticino s'articule ainsi sur deux axes.



1. Les relations vers l'extérieur, qui ont pour objectif "**ouverture et intégration**" aussi bien au niveau politico-institutionnel, par le biais de la coopération transfrontalière au sein de la Regio Insubrica et la coopération inter-cantonale au niveau de la Région du Gothard, qu'au niveau infrastructurel grâce aux projets AlpTransit (Gothard et Ceneri) et FMV (Mendrisio-Varese).

2. Les relations vers l'intérieur, qui ont pour objectif "**rééquilibrage et cohésion**", grâce à la promotion d'une structure polycentrique en réseau comprenant 3 aires de développement ancrées sur 4 agglomérats.

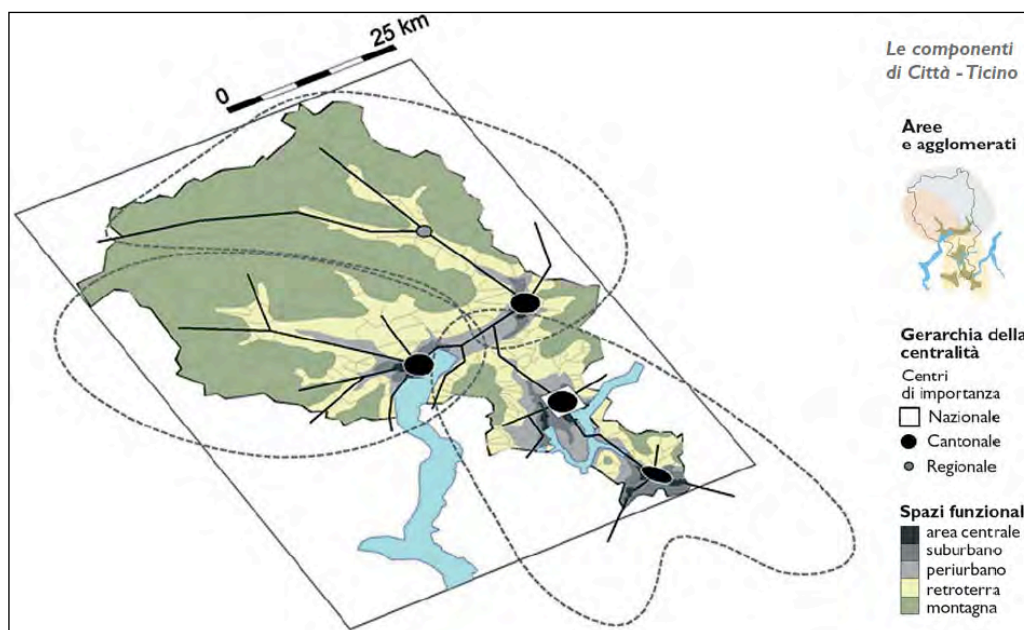
Les trois aires identifiées (Luganese/Mendrisiotto, Bellinzonese/Tre Valli, et Locarnese/Valle Maggia) devront ainsi permettre un développement territorial durable grâce à la "cohésion et équilibre" entre les agglomérats et "l'ouverture et intégration" avec les espaces externes (provinces de Como, Varese, Verbano-Cusio-Ossola et cantons de Grisons, Uri et Valais).

³⁰ source: DT(2007d), Scheda di Piano direttore R1, op.cit.

Les aires de développement stratégique sont ainsi définies :

- *Luganese - Mendrisiotta*: elle comprend les agglomérats de Lugano et de Mendrisio-Chiasso, toujours plus fonctionnellement intégrés et formant une aire urbaine d'environ 200'000 personnes pouvant avoir la masse critique suffisante pour "dialoguer" avec les pôles italiens de Como et de Varese.
- *Bellinzonese - Tre Valli*: comprend une zone fonctionnellement intégrée avec l'agglomérat de Bellinzona, à caractère politique, administratif et scientifique, et le centre régional de Biasca qui doit assurer des services de qualité pour la région de montagne Tre Valli. Cette aire doit en outre renforcer les relations avec les zones externes des cantons de Grisons, Uri et Valais, comme prévu par la nouvelle politique régionale de la Confédération.
- *Locarnese - Valle Maggia*: comprend une zone fonctionnelle de montagne centrée sur Locarno en tant que pôle touristique et de service pour les zones de montagne. Elle doit en outre tisser des relations de coopération avec la confinante province italienne de Verbano-Cusio-Ossola.

15 / Le modèle territorial et ses composantes³¹



Afin de valoriser les particularités de chaque territoire des ces aires, cinq espaces fonctionnels ont été identifiés :

- **centre**: comprend tous les espaces bâtis des villes-centres selon la définition des agglomérats urbains de l'ARE ;
- **suburbain**: comprend toutes les aires bâties ou non bâties mais directement accessibles depuis les centres avec des caractéristiques fonctionnelles et morphologiques similaires aux centres ;
- **periurbain**: comprend toutes les communes plus éloignées des centres caractérisées par des flux continus de pendulaires résidant dans ces communes mais travaillant dans les espaces centres ou suburbains ;
- **retrotierra** (vallées): comprend tous les communes et espaces des fonds de vallées ;
- **montagne**: comprend tout le territoire cantonal situé en dessus de 800 m.s.m.

³¹ Source: DT(2006), *L'organizzazione territoriale in Ticino*, p.102 op.cit

Le projet de Città Ticino est donc un projet multi-échelle:

- **international et national** : visant à améliorer le rôle du Canton en tant que pont entre l'Italie et la Suisse ;
- **insubrienne** : envisageant à renforcer les relations transfrontalières, surtout au niveau du triangle Lugano-Como-Varese.
- **cantonal**: essayant, tout en tenant compte du développement du pôle d'importance nationale de Lugano, d'assurer un équilibre et une cohésion entre les différents territoires du Canton (centres urbains, périphéries, vallées et montagnes).

Les stratégies de développement durable et compétitif de la Città-Ticino sont poursuivies par **29 objectifs planificateurs cantonaux**, approuvés par le Grand Conseil du Canton en 2007, qui réunissent les anciennes 13 politiques sectorielles du PD90 en 4 champs thématiques :

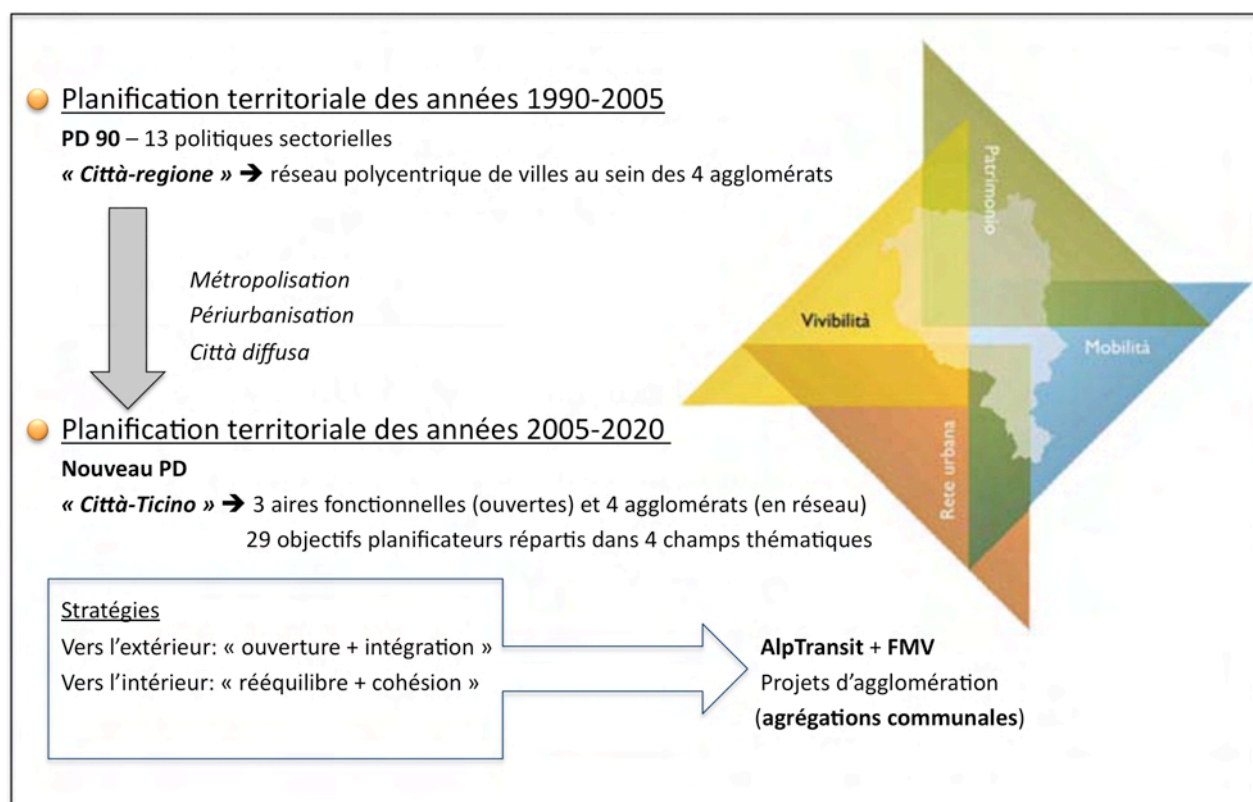
- **PATRIMOINE**: les objectifs de ce domaine concernent surtout la valorisation du paysage avec ses composantes naturelles et culturelles ;
- **VIVIBILITE**: ce champ thématique s'intéresse principalement aux questions de santé, de sécurité et de respect de l'environnement ;
- **RESEAU URBAIN**: les objectifs de ce champ thématique concernent principalement l'organisation du territoire, le système urbain cantonal et son intégration au niveau du réseau des villes suisses et italiennes. C'est le champ d'action principal du projet de la "Città Ticino", qui prévoit plusieurs objectifs au niveau du renforcement du polycentrisme, de la compétitivité territoriale et du développement uniforme des espaces fonctionnels (en particulier dans les régions périphériques de montagne) ;
- **MOBILITE**: les objectifs de ce champ thématique visent une stratégie d'intégration de la mobilité au niveau de la prise en compte de l'ensemble des vecteurs des transports et de la promotion de leurs complémentarités, ceci afin d'assurer l'accessibilité des territoires et la protection de l'environnement. Deux objectifs spécifiques de ce champ sont particulièrement intéressants par rapport à la thématique d'étude de notre mémoire:

- ▶ **Objectif 19**: *il soutient la modernisation du réseau ferroviaire avec l'extension du projet AlpTransit au sud de Lugano jusqu'à la frontière italienne (raccordement au réseau italien vers Milan) ainsi qu'avec la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire reliant le Canton à Varese et à l'aéroport de Milan-Malpensa (projet FMV) ;*
- ▶ **Objectif 20**: *il promeut la réalisation aussi bien du système ferroviaire régional TILO, afin d'assurer des liaisons performantes à l'intérieur de la "Città-Ticino" et avec les principaux agglomérats de la région insubrienne ("axe transports"), que du développement urbain et économique autour des gares ("axe aménagement du territoire").*

Ainsi que le montre bien le "Rapport explicatif sur la révision du plan directeur cantonal" (DT 2007a), ces 4 champs d'action doivent toujours être pris en compte simultanément.

Un projet tel que la nouvelle ligne ferroviaire Mendrisio-Stabio, en tant que jalon manquant du tronçon Lugano-Varese, intéresse évidemment d'abord le champ "**Mobilité**" (objectifs 19 et 20), mais également plusieurs objectifs des domaines: "**Patrimoine**" (en raison des effets au niveau du paysage, consommation du sol, etc.); "**Réseau Urbain**" (en raison des potentiels développements urbains autour des nouvelles gares) et "**Vivibilité**" (en raison des mesures nécessaires au niveau de la réduction du bruit, pollution de l'air, etc.).

16 / Résumé évolution planification directrice cantonale



Un autre instrument fondamental de planification et de coordination, qui est complémentaire au PDC, est le **Plan cantonal des transports (PCT)**.

Afin d'assurer la compétitivité du Tessin et le maintient, voire l'amélioration de la haute qualité de vie, le Canton a introduit, déjà au niveau de la planification directrice des années 1990, une gestion novatrice de la mobilité fondée sur trois éléments principaux:

- l'élaboration des **Plans régionaux des transports (PRT)** qui constituent l'ensemble du PCT visant à coordonner et à améliorer les transports au niveau des cinq régions tessinoises (*Mendrisiotto, Luganese, Bellinzonese, Locarnese-Vallemaggia et Tre Valli*) ;
- la prise en compte de tous les moyens de transports et la promotion d'une analyse interdisciplinaire (le PCT constitue désormais une fiche spécifique du nouveau PDC) ;
- l'institution des **Commissions régionales des transports** chargées de l'élaboration du PRT.

Le lancement de la politique fédérale des agglomérations met enfin, dans les mains des cantons et des communes, des instruments nouveaux pour résoudre les problèmes à l'échelle des agglomérations. Les **projets d'agglomération (PA)** soutenus par la Confédération sont des initiatives novatrices pour renforcer la collaboration dans les agglomérations avec une priorité majeure pour la maîtrise du trafic, où des projets concrets pourront bénéficier des financements du *Fond d'infrastructure pour le trafic d'agglomération (FI)*.

Le DT, en accord avec les CRT, s'est engagé d'abord dans l'élaboration d'un PA pour le Luganese et le Mendrisiotto, en raison des forts problèmes de viabilité auxquels sont confrontées ces deux agglomérations en particulier.

2.2.2 Région Lombardie

Le **Plan territorial régional** (PTR) de la Région Lombardie (RL) est l'instrument principal de planification régionale du coté italien que nous avons pris en compte dans ce travail.

Le PTR, à l'image du PDC du Tessin précédemment décrit, est l'instrument de planification au niveau de la Région Lombardie. Ses caractéristiques sont décrites dans la Loi régionale 12/2005³².

En particulier le PTR indique et définit:

- ▶ les objectifs principaux et les priorités du développement socio-économique du territoire régional ;
- ▶ les grandes lignes pour le développement et l'organisation territoriale ;
- ▶ le cadre des initiatives pour la réalisation des infrastructures d'intérêt régional et national ;
- ▶ les exigences pour la protection de l'environnement.

Ensuite les mesures et les grandes lignes synthétisées dans le PTR se mettent en oeuvre par le biais d'autres plans tels que :

- le **Plan territorial régional d'aire** (PTRA) : instrument de planification pour des grandes surfaces touchées par des importantes transformations (par exemple le *PTRA de Malpensa*) ;
- le **Plan de coordination provinciale** (PTCP) : plan d'orientation inter-communale définissant les intérêts spécifiques au niveau provincial (par exemple le *PTCP de Como* et le *PTCP de Varese*) ;
- le **Plan régulateur général** : instrument majeur de mise en oeuvre de la planification territoriale au niveau communal; contient principalement les "zonages" (division fonctionnelle du territoire communale en parties différentes selon leurs typologies et leurs destinations) et la "localisation" (définition des aires destinées à des oeuvres et implantations d'intérêt public ou privé).

Les stratégies de développement territorial durable (DTD) de la région Lombardie s'articulent sur deux échelles.

À l'échelle de la région elles visent au renforcement de la structure polycentrique du système urbain (amélioration des relations entre les pôles historiques et intégration de nouvelles centralités).

À l'échelle locale l'accent est mis sur la définition des pôles de développement, des zones de préservation et des infrastructures prioritaires.

Dans l'optique du DTD, le PTR de la Région Lombardie envisage ainsi les trois stratégies d'actions suivantes:

- ▶ identification et promotion du développement des pôles régionaux ;
- ▶ identification des zones de préservation environnementale ;
- ▶ établissement des infrastructures prioritaires.

L'identification et la promotion du développement des pôles régionaux découle de la volonté d'assurer à l'organisation territoriale une structure polycentrique.

Le **polycentrisme** est, en particulier, la stratégie de développement retenue indispensable car elle *permet de rapprocher les services à tous les territoires lombards, afin d'offrir les mêmes opportunités de développement et car elle nécessite d'une demande mineure de mobilité* (REGIONE LOMBARDIA 2007 : 29)³³.

³² REGIONE LOMBARDIA, Legge per il governo del territorio della Regione Lombardia del 11 marzo 2005, Nr.12

³³ REGIONE LOMBARDIA (2007), *Piano territoriale regionale.Documento di Piano (2)*, Milano: direzione "Territorio e Urbanistica"

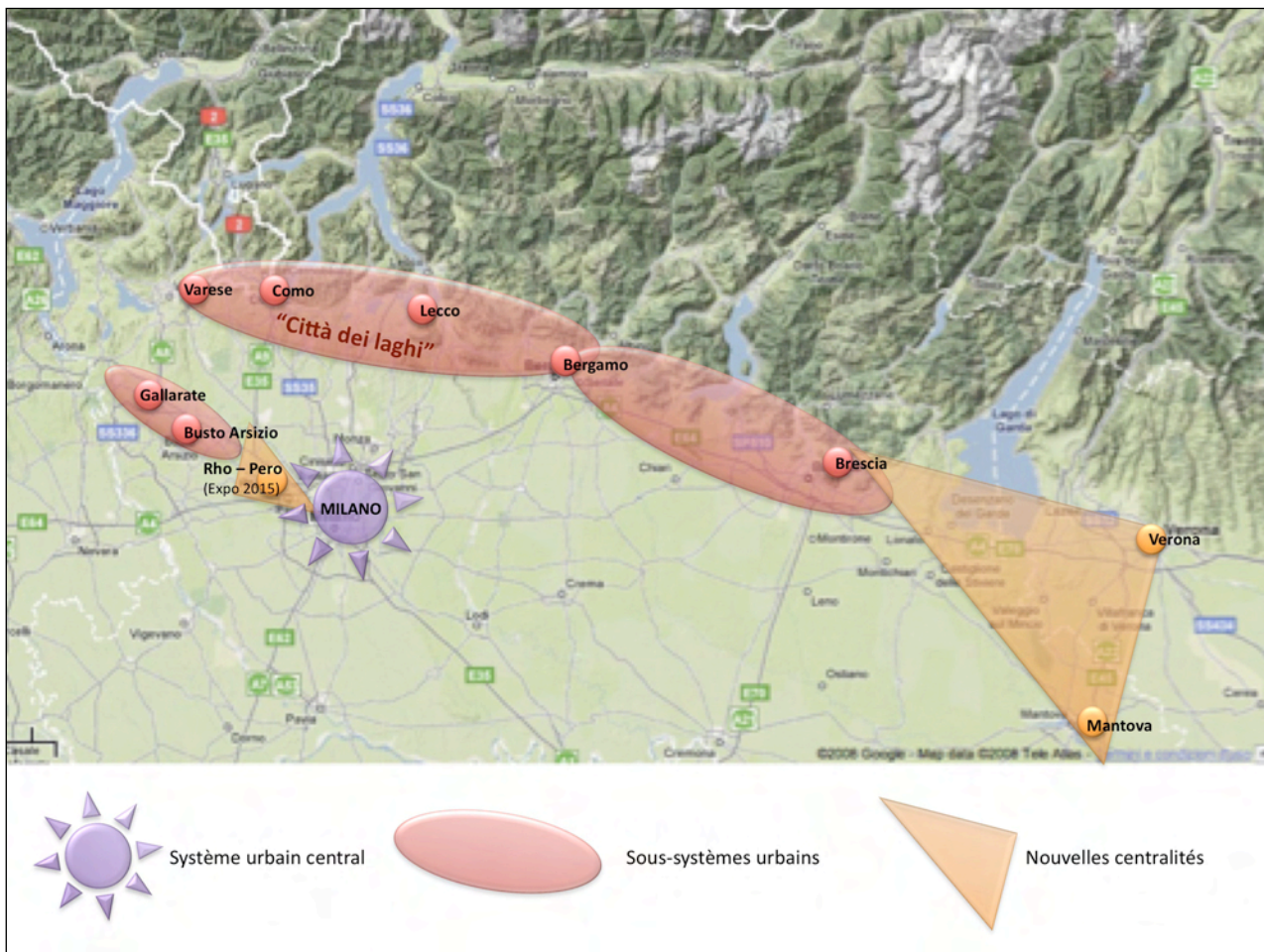
La structure urbaine lombarde est déjà historiquement polycentrique et le système métropolitain milanais n'est que la somme de plusieurs sous-systèmes urbains locaux, qui ont développé toujours plus des relations exclusives avec Milan, au détriment d'un "développement horizontal". Parmi les principaux sous-systèmes urbains on trouve:

- au nord la "Città dei laghi" comprenant le réseau des villes de Varese-Como-Lecco pouvant s'allonger jusqu'à Bergamo, grâce à la réalisation de nouvelles infrastructures telle que l'autoroute "Pedemontana" reliant les pôles de cette ville-système linéaire ;
- à l'ouest le réseau des villes de l'axe du Simplon (Lainate-Busto Arsizio-Gallarate) ;
- à l'est les conurbations de Bergamo-Brescia.

Au cours des dernières décennies, de nouvelles centralités sont apparues dans l'espace métropolitain lombard, en particulier près des réseaux de transports internationaux:

- au nord-ouest, entre le quartier des foires Rho-Pero, qui accueilleront en 2015 l'Exposition Universelle de Milan près de la zone d'intersections des autoroutes (A9 Como-Milan, A8 Varese-Milan et A4 Turin-Milan) et le quartier de Malpensa (aéroport intercontinental),.
- au nord-est, au sein du triangle Brescia-Mantova-Verona, inscrit entre le couloir transpadane (Turin-Trieste), et du Brenner (Verona-Innsbruck).

17 / Les sous-systèmes urbains lombards et les nouvelles centralités³⁴



³⁴ Source: GoogleMaps, modifié

La mise en réseau et l'intégration des ces pôles de développement devrait permettre de renforcer la structure polycentrique lombarde, en particulier au niveau des relations entre les villes de l'hinterland milanais.

Un tel développement permettrait à plusieurs systèmes urbains, actuellement considérés comme des périphéries de Milan, de devenir des noeuds de développement complémentaires au chef lieu.

La ville de Milan accueillera en 2015 l'**Exposition Universelle** consacrée au thème "*nourrir la planète, énergie pour la vie*". Ce grand événement aura des conséquences profondes pour le développement territorial du site de l'Expo, situé au nord-ouest de Milan, mais aussi pour l'ensemble de la région métropolitaine milanaise et insubrienne. L'idée de "l'eau" et du "vert" pour re-tisser la structure urbaine, grâce à la réalisation d'itinéraires verts favorables à la mobilité douce ainsi que des voies navigables reliant le centre ville aux quartiers de l'Expo, est particulièrement intéressante.

18 / Projets Expo.2015 Milan³⁵



La ville de Milan est destinée à rester évidemment le centre de gravité du système métropolitain lombard et à augmenter toujours plus son rayonnement international.

Si en Suisse c'est plutôt le réseau des villes qui constitue un attrait international (en s'appuyant sur la complémentarité et l'interconnexion des pôles majeurs pouvant finalement concurrencer les grandes métropoles européennes), en Italie, et spécialement en Lombardie, quelques grandes métropoles seulement, comme Milan, disposent d'une bonne visibilité et d'une attractivité internationale.

Le polycentrisme lombard se fonde ainsi, à notre avis, sur des objectifs différents que ceux envisagés par le Tessin. Au contraire du PDC tessinois qui essaie, pour en reconnaître le rôle stratégique de Lugano, de maintenir une structure territoriale hautement polycentrique et équilibrée (même au niveau des petites centralités fines, afin de faire rayonner dans son ensemble la "Ville-Tessin"), le PTR lombard n'envisage pas de subordonner la croissance de Milan en dépit du développement d'une "métropole lombarde".

Le PTR renforce ainsi le polycentrisme mais en partant de la reconnaissance de l'*unicum* représenté par le pôle de Milan, avec lequel les autres pôles régionaux ne doivent pas entrer en concurrence. La politique territoriale doit ainsi "*continuer à confirmer le rôle international du chef lieu lombard, par le biais d'investissements ciblés*" (REGIONE LOMBARDIA 2007: 35).

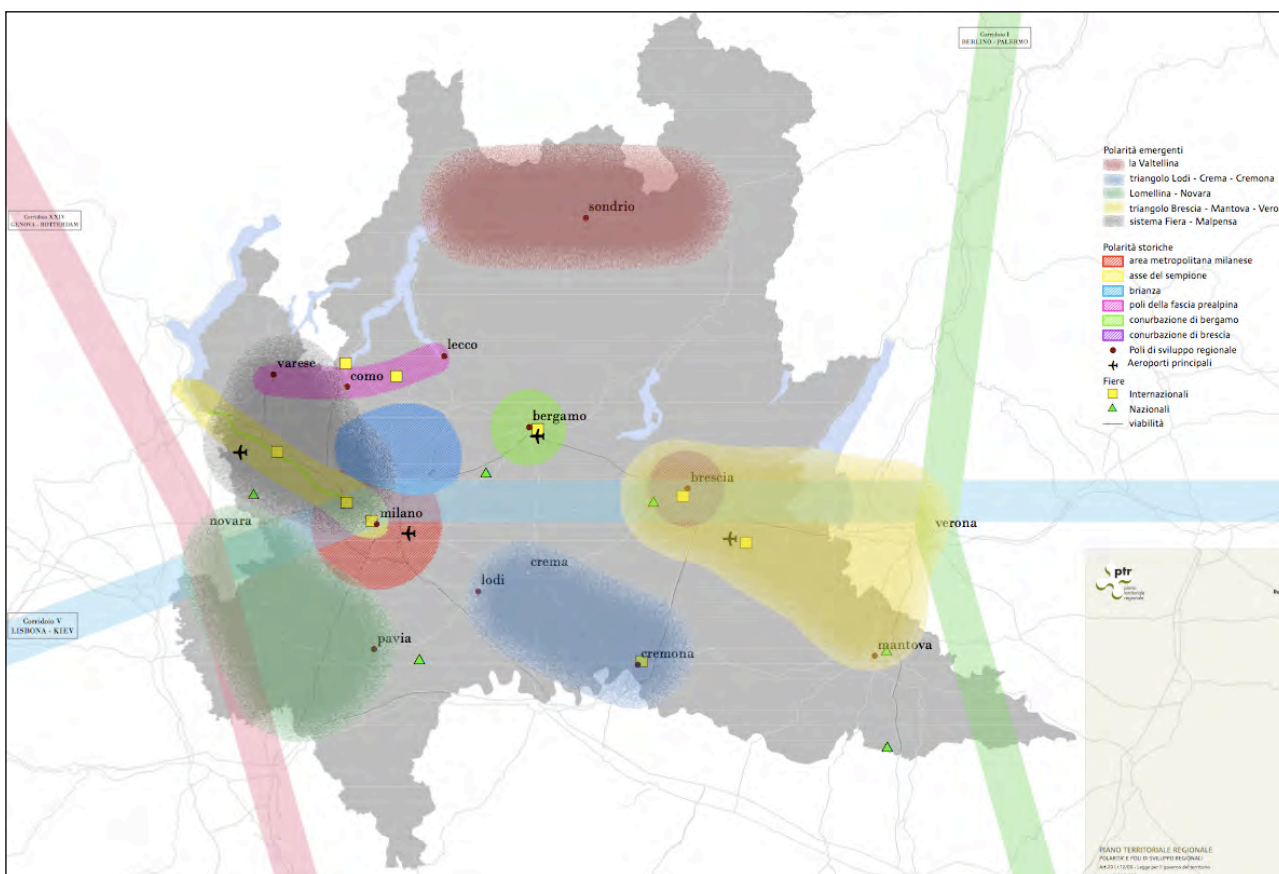
En effet, la réalisation et l'amélioration des infrastructures de transport externes à Milan, qui pourra également catalyser quelques développements positifs au niveau de nouvelles centralités secondaires, constitue à notre avis le résultat d'une volonté de décongestionnement du centre de Milan, actuellement trop chargé par des flux de trafic énormes (personnes et marchandises), plutôt qu'une réelle volonté de développement territorial régionale équilibré.

³⁵ Source: Site de l'Expo.2015

La carte ci-dessous extraite du PTR, résume enfin les zones et les couloirs de développement privilégiés par le PTR de la Lombardie. Nous pouvons observer en particulier comment les grandes axes de développement correspondent aux grandes infrastructures (*couloir XXIV* Genova-Rotterdam; *couloir I* Berlino-Palermo et *couloir V* Lisbona-Kiev du réseau européen). Paradoxalement ces couloirs ne font aucune référence à la Suisse et, tout au moins au niveau des “grandes lignes planificatrices”, ne prévoient pas de raccordements stratégiques à AlpTransit Gothard. La planification des transports et du développement territorial lombard vise en fait, ainsi comme nous l’avons mentionné ci-dessous, à décongestionner principalement le pôle de Milan, en renforçant les axes de transit “tangentiels” (en particulier ceux du Simplon, du Brenner et du Mont Cenis - Fréjus). Or cette vision, comme nous le verrons dans le prochain chapitre, est incompatible avec les grandes infrastructures en chantier en Suisse, pays qui investit principalement, en termes de capacités, sur l’axe du Gothard. Le tunnel du Lötschberg, ouvert en 2007, comme poursuite vers le nord des trafic de transit par le Simplon, est sous-dimensionné. En effet il a été réalisé pour des questions financières, en grand partie à voie unique.

Consciente de ces contraintes, la région Lombardie a ainsi élaboré un avant projet nommé “**système Gottardo**” qui devrait assurer une meilleure interconnexion AC/AV à AlpTransit, notamment avec la construction de quatre voies sur la ligne Chiasso-Milano de la directrice du Gohard ainsi que sur la ligne Rho-Gallarate de la directrice du Simplon (REGIONE LOMBARDIA 2007 : 43).

19 / Centralités et pôles de développement régional (PTR Lombardie)³⁶



³⁶ Source: Regione Lombardia, *Piano territoriale regionale, op.cit.* Carta I “Polarità e poli di sviluppo regionali”, [en ligne] www.ptr.regione.lombardia.it

Enfin, les deux instruments planificateurs pris en compte au niveau régional, le PDC tessinois ainsi que le PTR lombard, nous permettent d'avoir une image du développement territorial insubrien au cours des prochaines vents années. Les modèles de la "*Città -Ticino*" promus par le PDC et la "*Città dei laghi*" envisagés par le PTR sont strictement complémentaires et jettent les bases, au niveau de la frontière italo-suisse, pour la construction d'une future métropole transfrontalière. Ce projet de développement métropolitain polycentrique constitue vraisemblablement, comme nous le verrons ci-après, la seule possibilité pour développer durablement le territoire transfrontalier insubrien.

CHAPITRE 3

Transports, mobilité et organisation du territoire

3.1 La politique européenne des transports

La politique des transports n'as jamais constitué, aussi bien en Suisse qu'en Italie, une politique finalisée en soit. Celle-ci a été, en fait, souvent une politique au service des autres politiques sectorielles (économiques, sociales, militaires, environnementales, ecc.). Le territoire en particulier porte les traces des choix et des évolutions de la politique des transports, surtout au niveau des grandes infrastructures.

Historiquement, une fois ses objectifs primaires remplis, en termes d'amélioration de l'accessibilité des territoires (cohésion du territoire national), la politique des transports a été une politique au service de la croissance économique des pays.

On peut distinguer en général trois phases historiques³⁷ de la politique des transports.

La première est celle de l'application aux transports des grandes innovations technologiques de la révolution industrielle. Elle s'étend de l'inauguration du premier train à vapeur (1825) à la grande diffusion de la motorisation routière et à l'essor du transport aérien après la deuxième guerre mondiale. Il s'agit d'une phase de développement basé sur des grands investissements sans préoccupation particulière pour l'environnement.

La deuxième phase se superpose en partie à la première. Elle est caractérisée par la prise en charge des infrastructures de transports par les collectivités publiques. En effet, dès les années 1920 et jusqu'aux années 1970, les Etats s'engagent dans la prise en charge du domaine des transports dans leurs politiques publiques en finançant aussi les infrastructures de transport.

La troisième phase débute pendant les années 1980 et se traduit par la libéralisation progressive et la privatisation des transports. On assiste alors à un passage graduel d'un contrôle public direct à un contrôle public au travers de mécanismes de régulation du marché libéralisé.

Aujourd'hui la politique des transports est l'un des principaux leviers d'action pour le développement durable. Les investissements en nouvelles infrastructures (qui structurent le développement territorial) et les choix en termes d'exploitation (qui déterminent les effets externes des transports) constituent deux dimensions centrales pour étudier le DTD. Les grands enjeux de la politique des transports (en particulier les problèmes de mobilité et les grands projets de nouvelles infrastructures) seront ainsi analysés dans ce chapitre en prenant en compte les différentes échelles territoriales ayant des répercussions sur la RI.

Lors de la naissance de l'Europe politique, avec le traité de la communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) de 1951, la politique des transports figurait comme l'une des questions spécifiques autour desquelles on pourrait envisager une intégration européenne. Cependant cette **politique européenne des transports** (PET) est restée au stade embryonnaire jusqu'au milieu des années 1980.

³⁷ D'après MUSSO E.(2006), *I trasporti nella politica europea; obiettivi, risultati, limiti*, in: POLIDORI et all (2006) , op.cit.

En 1992, le traité de Maastricht marque un tournant important pour la PET. En effet ce traité prévoit la création d'un réseau transeuropéen multimodal, considéré comme indispensable dans l'optique de l'accomplissement du marché commun.

En 1994, le Conseil européen d'Essen a attribué une importance prioritaire à 14 projets parmi lesquels nous trouvons l'aéroport intercontinental de Milan-Malpensa et une partie du couloir transeuropéen 5 (le tronçon Lyon-Turin-Milan-Trieste). En juillet 1996, le Parlement de l'Europe et le Conseil européen ont adopté la décision n°1692/96/CE qui porte sur les orientations communautaires du **réseau transeuropéen des transports (RTE-T)**. Ses orientations concernent les routes, les voies ferrées, les voies navigables, les aéroports, etc.

L'UE veut ainsi promouvoir le développement du RTE-T comme un élément essentiel pour la création du marché intérieur ainsi que pour le renforcement de la cohésion économique et sociale (voir image 28).

En raison de l'ampleur initiale du projet du RTE-T, qui prévoyait la réalisation de nombreux couloirs multimodaux pour 2010 déjà, le projet a été rédimensionné, visant maintenant à favoriser l'interconnexion et la *interopérabilité*³⁸ des réseaux nationaux de même que l'accès à ces réseaux.

Les grands projets retenus lors de la conférence d'Essen ainsi que les nouveaux projets touchant en particulier aux secteurs orientaux des nouveaux pays membres sont désormais classés en fonction de leur degré de priorité.

Les orientations de la PET ont été revues en 2001, suivant les lignes directrices du Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010³⁹. Cette réorganisation des projets vise d'abord à permettre d'intervenir sur les grands goulets d'étranglement des réseaux existants ou prévus sans ajouter de nouveaux tracés.

Les objectifs de la PET ont évolué au cours des cinquante dernières années. Née comme une politique économique de soutien au marché commun, elle est devenue ensuite une politique communautaire visant à uniformiser l'espace européen. Dès le début des années 1990, avec l'essor de la notion de développement durable elle a acquis finalement une dimension plus transversale visant à concilier à la fois la croissance et le développement avec l'environnement.

La croissance économique du marché européen et la durabilité environnementale du système des transports sont ainsi les deux soucis principaux de la PET. Celle-ci envisage également un plus grand engagement de capitaux privés pour financer les infrastructures, une promotion et une régulation de la concurrence (libéralisations et privatisations dans la production des transports) et une réduction des externalités négatives, en particulier grâce à une répartition modale plus efficace.

C'est la raison pour laquelle les principaux projets prioritaires du RTE-T concernent aujourd'hui principalement la modernisation du réseau ferroviaire.

³⁸ **interopérabilité** : possibilité pour un exploitant d'un réseau d'exercer ses activités sur des réseaux tiers. C'est un objectif à long terme de l'Union européenne concernant les chemins de fer, qui nécessite que les compagnies en place ou d'éventuels nouveaux entrants s'équipent de matériels roulants compatibles avec les réseaux de plusieurs pays, ou que les normes s'unifient à l'échelle du continent. (BAVOUX J-J et all 2005 : 217)

³⁹ COMMISSION EUROPEENNE (2006), op.cit.

3.2 La politique suisse des transports

3.2.1 Evolution de la politique suisse des transports

La politique des transports en Suisse a fortement évolué au cours de 50 dernières années.

Si au début elle visait simplement l'amélioration de l'accessibilité du territoire national, notamment par la réalisation du réseau ferroviaire (qui est aujourd'hui l'un des plus dense et capillaire au monde), elle est devenue, dans les années 1950-1960, une politique au service de la croissance économique pour se réorienter, vers les années 1970-1980, comme politique de protection de l'environnement. La politique suisse des transports n'a pas donc un statut propre, car elle s'articule et se complète avec d'autres politiques sectorielles.

En raison de la situation de la Suisse, au coeur de l'Europe et au milieu de la chaîne alpine, qui constitue toujours un obstacle aux flux commerciaux entre le nord et le sud du continent, la politique suisse des transports est fortement caractérisée par les grands projets d'infrastructures transalpines.

Au 13^{ème} siècle la route du col du Gothard représentait déjà un grand produit de cette politique clairvoyante. Ensuite l'ouverture des grands tunnels ferroviaires du Gothard (1882), du Simplon (1902), et du Lötschberg (1913) a fortement contribué à la croissance économique de l'Europe entière.

Au niveau interne, accroître la mobilité entre les villes grâce à la mise en place des infrastructures nécessaires, routières avant tout, a constitué le maître-mot, surtout pendant le boom économique des années 1960. La Confédération a ainsi mis à disposition des fonds croissants pour les routes et les autoroutes.

Le développement économique a été accompagné par une explosion de la mobilité individuelle motorisée. En 1960, on comptait 90 voitures pour 1000 habitants, en 1970 déjà trois fois plus (KRAUCHI C. et al. 2004 : 10)⁴⁰. Si au début l'automobile était un luxe à exhiber le dimanche réservé aux riches, elle est devenue rapidement le moyen de transport indispensable à la mobilité individuelle. La part d'usagers et d'investissements pour le rail est par conséquent diminuée visiblement.

Avec l'émergence sensible des problèmes environnementaux et les crises pétrolières des années 1970, le trinôme "mobilité - croissance économique - bien-être" a été fortement remis en question. La politique des transports a ainsi été mise au service de la protection de l'environnement et de l'internalisation des coûts externes engendrés par les transports.

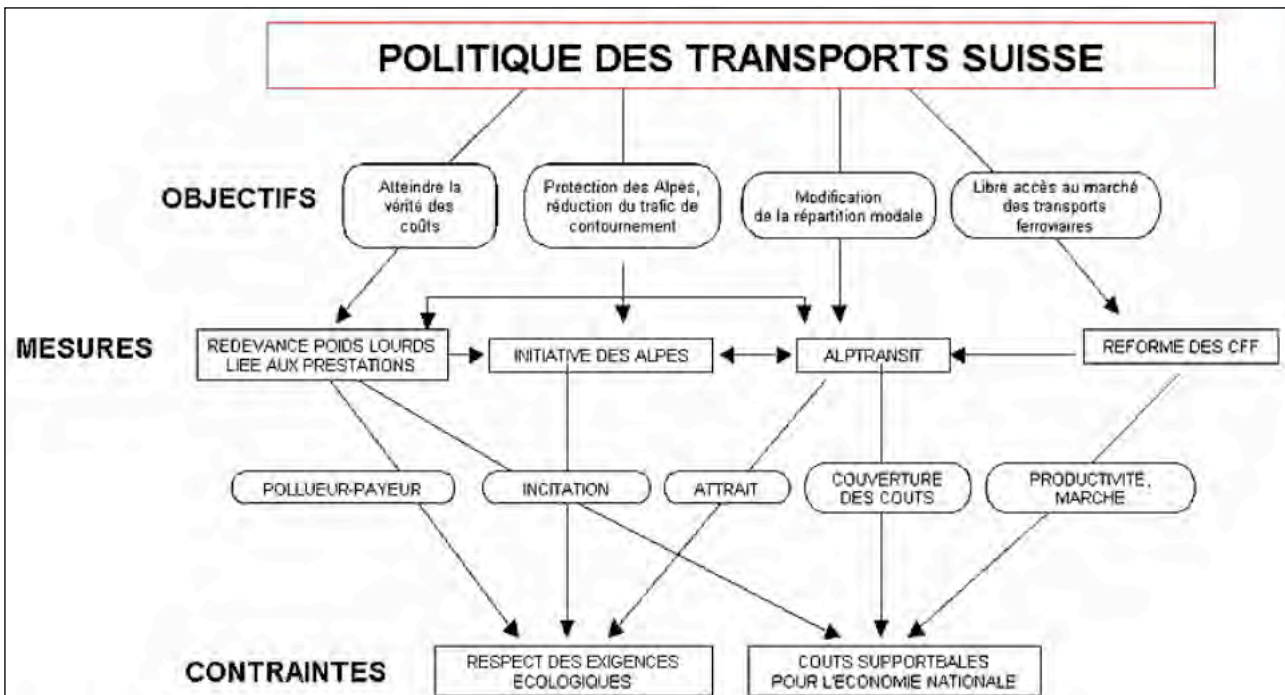
Des nouveaux objectifs sont désormais envisagés: l'internalisation des coûts externes, la modification de la répartition modale, le développement durable des Alpes et des agglomérations, la rentabilité et la libéralisation du marché ferroviaire.

Le respect des contraintes écologiques (limitation des émissions) et des contraintes économiques (coûts supportables pour l'économie nationale) constituent en outre deux conditions prioritaires.

La politique des transports poursuit ces objectifs à différentes échelles spatiales (villes, agglomérations, Alpes, etc.).

⁴⁰ KRAUCHI C, STOCKLI U. (2004), *Plus d'entrain pour la Suisse: l'histoire de Rail2000*. Zürich: AS Verlag

20 / Organisation de la politique suisse des transports⁴¹



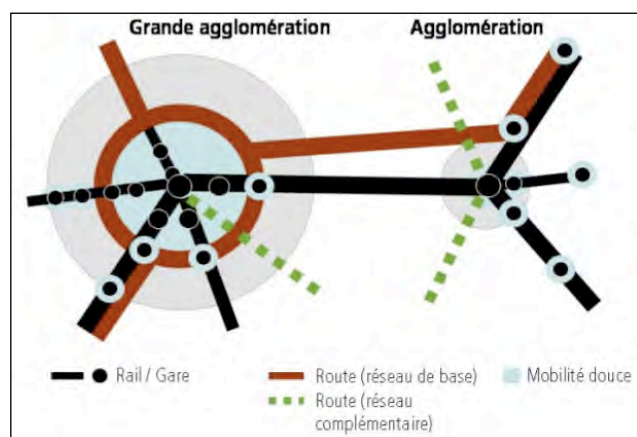
Le phénomène de métropolisation, qui touche désormais la Suisse entière d'une part, et la progressive prise en compte des agglomérations par les offices fédéraux d'autre part, ont permis de mieux coordonner le développement urbain et économique des agglomérations avec les transports.

C'est en effet dans les agglomérations que le développement coordonné des modes de transport est le plus urgent en raison de la dégradation de la qualité de vie des ces espaces densément peuplés. Une meilleure coordination en particulier entre les transports et l'aménagement du territoire, ainsi qu'une meilleure interconnexion entre les différents modes de transport sont reconnues prioritaires pour le développement durable des agglomérations.

21 / Coordination des modes et infrastructures de transport dans et entre les agglomérations⁴²

La politique des transports devrait ainsi dégager en même temps des stratégies, des ressources et des instruments afin d'assurer conjointement l'accessibilité inter et intra-agglomération, la bonne interconnexion des différents réseaux de base (chemin de fer, autoroutes, etc.) et complémentaires (par exemple des réseaux de mobilité douce).

La figure 21 résume les objectifs multi-échelle de la politique suisse des transports en matière d'infrastructures.



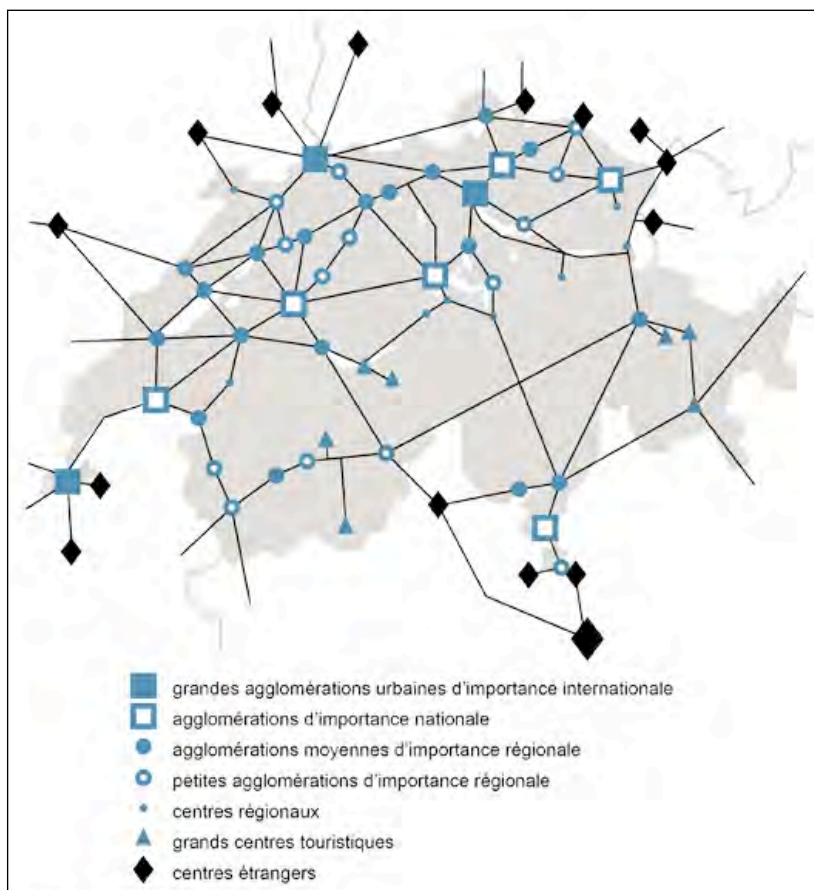
⁴¹ PINI G.(2005)

⁴² Source: DETEC(2006a), *Plan sectoriel des transports: partie programme*, op.cit, p.17

3.2.2 Organisation et structuration du territoire national

Afin de concilier les objectifs du développement durable avec l'aménagement du territoire, ce qu'on considère comme le développement territorial durable, la Suisse a adopté une stratégie visant à renforcer le réseau des villes suisses. Cette stratégie, définie dans un rapport paru en 1996 sur les "Grandes lignes d'organisation du territoire", est le résultat d'un compromis entre la doctrine fédéraliste, en principe contraire aux concentrations sur quelques grands pôles économiques, et la nécessaire compétitivité territoriale vis-à-vis des autres régions européennes, qui impose une spécialisation et une polarisation des espaces sur les grands noeuds.

22 / Le réseau de villes suisses⁴³



Toutefois, les changements structuraux survenus au niveau politique et économique (croissance du marché européen, libéralisation et déréglementation économique, ouverture des frontières, nouvelle politique régionale, etc.), ont progressivement menacé cette structure polycentrique du territoire national suisse. Les impulsions économiques de la globalisation ont favorisé en fait une forte polarisation des emplois et des services dans les grandes régions métropolitaines du Plateau (Zürich-Bâle-Berne et Genève-Lausanne) tandis que la localisation des ménages n'a pas gardé un caractère compact, en privilégiant une dispersion des habitats dans des nébuleuses périurbaines étalées jusqu'aux Prealpes.

La bonne accessibilité de ces territoires en termes de distance-temps et de distances-coûts, grâce en particulier au développement du réseau routier et autoroutier, a permis en outre de disperser les

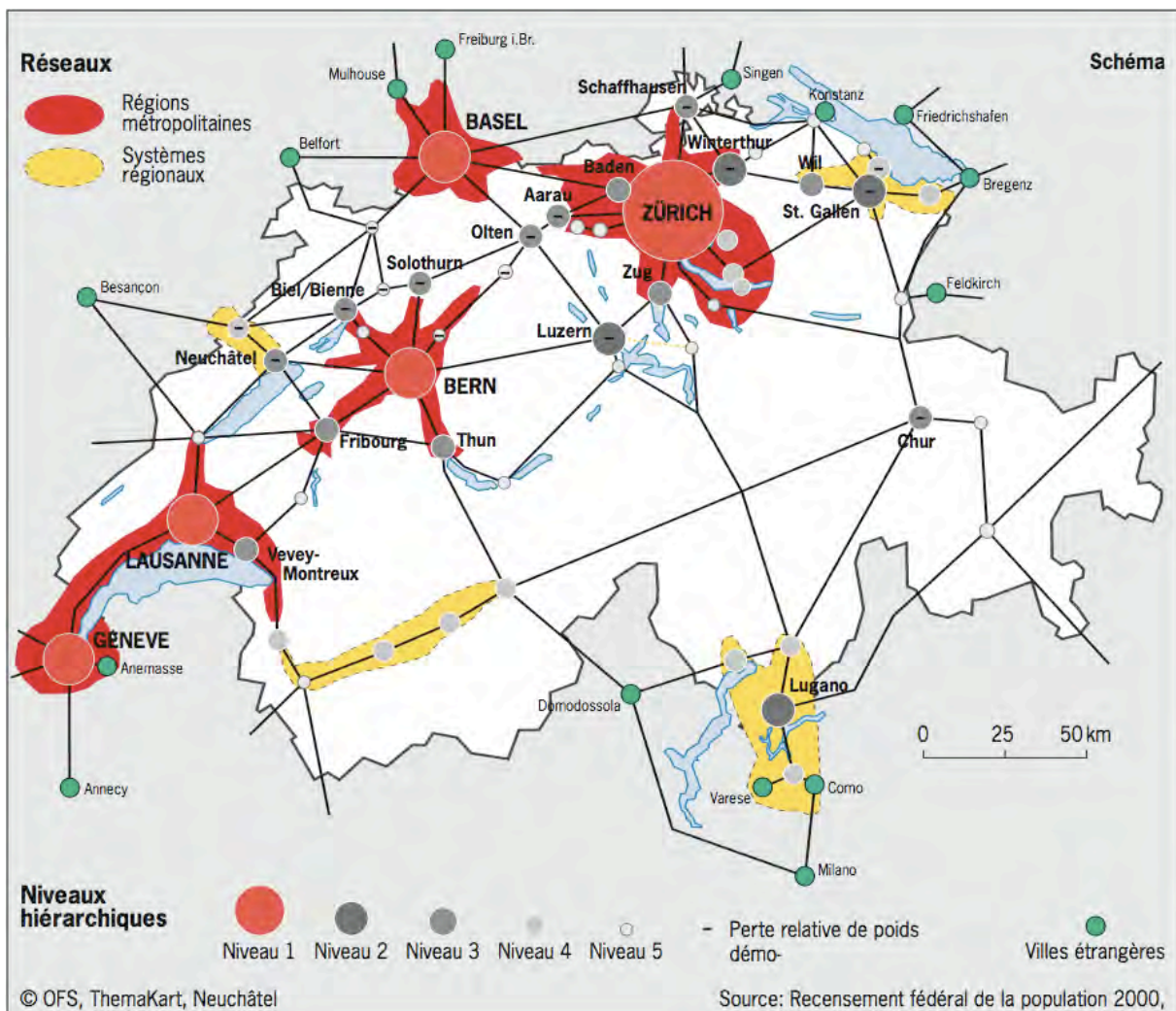
⁴³ CONSEIL FEDERAL (1996), *Rapport sur les Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse*, p.43

fonctions résidentielles, ce qui se traduit au niveau des mobilités par une forte demande quotidienne de transport.

En Suisse 30% des ménages possèdent deux voitures ou plus; les personnes de six ans et plus domiciliées parcourent en moyenne 37 Km par jour, ce qui représente en déplacement quelque 88 minutes quotidiennes (si l'on y ajoute les parcours à l'étranger la distance journalière atteint même 46 km et la durée 93 minutes) et cette demande est réalisée, en termes de distance parcourue, avec une part de 69% avec les transports individuels motorisés.⁴⁴

L'affirmation de la métropolisation en tant que forme contemporaine de croissance des grandes agglomérations visant à faire "entrer dans l'aire de fonctionnement quotidien des grandes agglomérations, des villes et des villages de plus en plus éloignés et engendre ainsi de nouvelles morphologies urbaines" (DA CUNHA A., BOTH J-F 2004 : 15), n'est donc pas entièrement compatible avec la vision proposée par le réseau des villes suisse qui est plutôt axée sur un développement uniforme et équilibré de l'ensemble du territoire national.

23 / Hiérarchisation des régions métropolitaines suisses⁴⁵



⁴⁴ Source: OFS (2007), *La mobilité en Suisse. Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports*, op.cit.

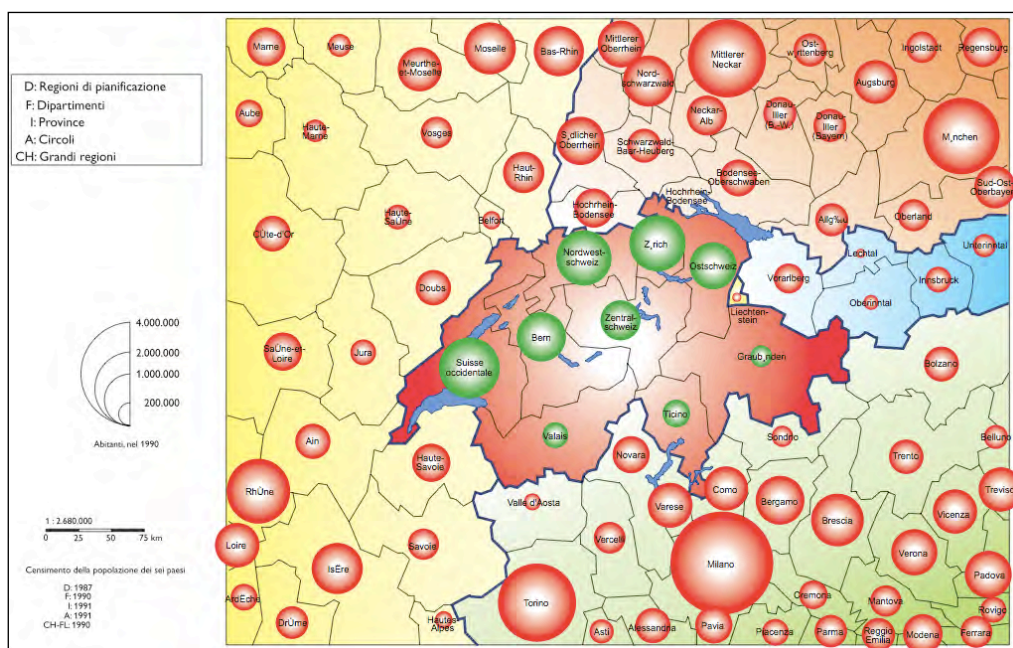
⁴⁵ DA CUNHA A., BOTH J-F (2004), *Métropolisation, villes et agglomérations. Structures socio-démographiques des espaces urbains*, Neuchâtel: OFS

La métropolisation est un phénomène hautement sélectif, qui privilège la croissance de certaines agglomérations, ou régions métropolitaines, en affaiblissant les zones urbaines intermédiaires ou “Zwischenstadt”. L'affaiblissement relatif des villes de l'Arc jurassien ou du centre des Alpes (région du Gothard) en est une confirmation évidente.

La continuité des tendances actuelles semble privilégier la concentration métropolitaine sur une ou deux grandes régions métropolitaines : la région zurichoise (qui englobera aussi les espaces métropolitains bâlois et bernois) et la région lémanique (avec les espaces métropolitains de Lausanne et de Genève ainsi que le réseau des villes de Vevey/Montreux jusqu'à Sion).

Par rapport à l'Europe, ou simplement aux pays voisins, les villes suisses sont comparativement modestes par leur taille et incapables de rivaliser individuellement avec les grandes métropoles étrangères. Toutefois plusieurs études ont montré que la faible taille peut être compensée par d'autres critères de compétitivité. Une analyse française a retenu 15 indicateurs de rayonnement (population, accessibilité, sièges d'entreprises, nuitées touristiques, foires et congrès, etc.) qui classeraient Zurich et Genève dans une excellente quatrième position parmi les villes européennes en compagnie de Düsseldorf, Helsinki, Oslo, Lyon ou Florence (ARE 2005 : 9).

24 / Le poids démographique des métropoles voisines⁴⁶



Afin d'exploiter au mieux ces opportunités offertes par la haute qualité urbaine des agglomérations suisses, il est essentiel de mettre en place un réseau suisse des agglomérations cohérent, hiérarchisé au niveau interne, avec cinq grands espaces métropolitains (Zurich, Bâle, Léman, Berne et Tessin), et intégré dans le réseau des métropoles européennes.

Le système de transport suisse, compte tenu de ces grandes tendances, sera appelé encore une fois à résoudre plusieurs défis. Il devra d'abord soutenir les connexions entre les cinq espaces métropolitains majeurs, ce qui constituera une priorité du programme de Rail2000 et des NLFA, mais aussi intégrer les agglomérations moyennes et les régions périphériques (par le biais d'infrastructures de transport régionales performantes tels que les RER) dans un projet de DTD.

⁴⁶ Source: DT (2003a), *Mobilità e territorio per uno sviluppo sostenibile*, p.27

3.2.3 Transports dans les agglomérations

La nouvelle **politique fédérale des agglomération** s'intègre très bien dans cette perspective en raison des mesures qu'elle envisage au niveau de la coordination entre projets d'agglomérations et développement d'infrastructures de transports prioritaires pour l'agglomération.

Les transports constituent une grande opportunité pour les agglomérations mais aussi un risque en raison de la concentration des externalités négatives à l'intérieur des agglomérats.

La Confédération a mis du temps pour se rendre compte que les agglomérations n'arriveraient pas à elles seules à résoudre les problèmes de mobilité à l'intérieur de leurs périmètres très fragmentés au niveau institutionnel. Grâce à la création d'un *Fond d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales* (FI) la Confédération disposera, au cours des 20 prochaines années, des moyens destinés à entretenir et à moderniser les infrastructures de transports existant en donnant ainsi aux communes la possibilité d'élaborer des projets de DTD au niveau des agglomérations.

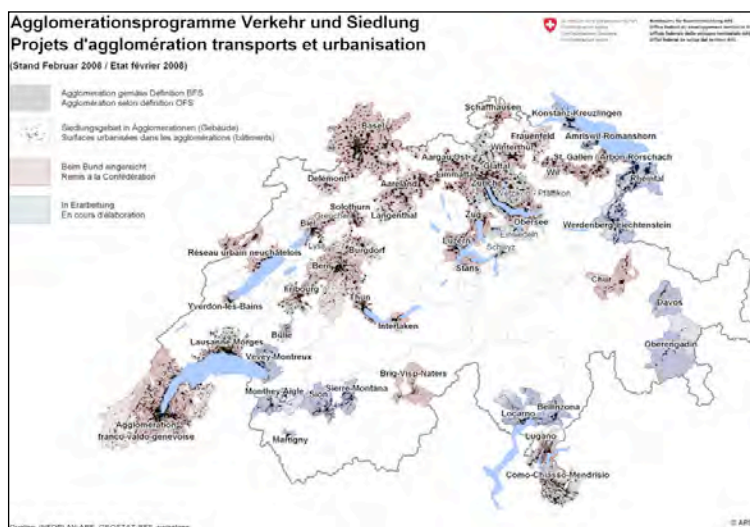
Depuis 2004, une alliance stratégique entre les cantons du Tessin, Genève et Zürich a exercé des pressions afin d'inclure, dans le plafond du fond au niveau des dépenses pour le financement de l'infrastructure ferroviaire des CFF pour les années 2007 - 2010, trois projets ferroviaires régionaux (RER) urgents.

Les trois projets de cette alliance intercantonal, nommée "triangle", sont:

- ➔ Canton du Tessin: ligne ferroviaire transfrontalière Mendrisio-Varese (**FMV**)
- ➔ Canton de Genève: ligne ferroviaire transfrontalière Genève Cornavin - Eaux Vives - Annemasse (**CEVA**)
- ➔ Canton de Zurich: ligne diamétrale Altstetten - Zurich HB - Oerlikon, "Durchmesserlinie" (**DML**)

Par le biais des requis de base imposés par la Confédération aux Cantons, afin de pouvoir soumettre des **projets-programmes d'agglomérats** (surtout la coordination entre transports et aménagement du territoire au niveau d'un projet d'agglomération), cette politique agit en même temps sur l'offre (grâce à la construction de nouvelles infrastructures) et sûr la demande de transport (grâce à un aménagement du territoire soucieux de réduire la demande à l'amont).

25 / Projets d'agglomération en Suisse pouvant bénéficier du FI⁴⁷



⁴⁷ Source: Site de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), voir aussi ANNEXE 1

3.2.4 Infrastructures de transports

La politique de transports en matière d'investissements en infrastructures, repose sur des équilibres fins entre la demande et l'offre de mobilité ainsi que sur des contraintes (généralement économiques et/ou environnementales) limitant la marge de manoeuvre des autorités compétentes. Si la réalisation de nouvelles infrastructures de transport suit généralement une demande déjà existante, la dimension et les modalités d'exploitation envisagées lors de la planification doivent essayer d'anticiper cette demande, en raison du fort décalage temporel existant entre la planification et la mise en service des nouvelles grandes infrastructures.

3.2.4.1 Réseaux existants

Le développement du **réseau ferroviaire** a été l'un des premiers fruits du progrès technologique de la révolution industrielle appliquée aux transports. Aujourd'hui le réseau ferroviaire suisse est le résultat de l'organisation passée, lorsque plusieurs compagnies privées ont commencé à construire et à exploiter des lignes autour des grands noeuds actuels (Zurich, Bâle, Berne, etc.).

En 1865 en Suisse il y avait 1'263 Km de chemin de fer, et en 1877 déjà 2'443 Km.

En 1882, la ligne du Gothard a été inaugurée, permettant de connecter le réseau allemand, suisse et italien.

En 1902 la société des Chemin de Fer Fédéraux (CFF) est créée par la Confédération afin de réunir sous la même direction les infrastructures et l'exploitation du réseau ferroviaire précédemment fragmenté entre différentes compagnies. Dans la même année le tunnel du Simplon entre Brigue et Iselle (Italie) est ouvert, suivi par le tunnel du Lötschberg en 1913, qui complète le deuxième grand axe de transit transalpin nord-sud.

Aujourd'hui le réseau ferroviaire compte 5'024 Km de chemin de fer.

Le développement du **réseau autoroutier** a été la réponse à l'explosion du trafic motorisé. Lors de la planification du réseau, le souci était d'arriver à répondre à la demande de mobilité en même temps pour les trafics industriels/commerciaux et pour le trafic touristique (internes et de transit). Le compartimentage de la Suisse, avec une séparation fonctionnelle importante entre les lieux de production industrielle (Bâle, Jura), les lieux touristiques (Grison et Tessin) et les grands pôles urbains (Zurich et Léman), a été identifié comme l'une des premières causes de la demande de mobilité interne que la création du réseau aurait dû pouvoir maîtriser. La demande externe venait en particulier de l'Italie et de l'Allemagne, qui entretenaient d'importantes relations économiques et commerciales.

Ce réseau qui a été construit en respectant les principes des coûts minimaux pour l'utilisateur (création de liaisons rapides et directes) et des coûts minimaux pour la collectivité (minimisation du nombre de kilomètres construits en maximisant le nombre de villes et d'agglomérations desservies), arrive ainsi à connecter tous les centres d'au moins 30'000 habitants en complétant et en hiérarchisant le réseau routier déjà existant.

On compte ainsi aujourd'hui 1'758 Km de routes nationales (autoroutes et semi-autoroutes), 18'117 Km de routes cantonales et 51'446 Km de routes communales.

Le **système aéroportuaire**⁴⁸ se compose de quatre aéroports: Zürich-Kloten (aéroport international / intercontinental, avec fonction de *hub* pour la compagnie Swiss, et un trafic en 2005 de 17,9 millions de passagers); Genève-Cointrin (aéroport international, avec une présence importante de compagnies low-cost et une fréquentation en 2005 de 9,4 millions de voyageurs), Bâle-Mulhouse (aéroport international avec 3,3 millions de passagers en 2005) et Lugano-Agno (aéroport régional, fréquenté en moyenne par 200'000 passager, avec trois liaisons fixes vers les *hubs* de Zürich et Rome-Fiumicino, et l'aéroport international de Genève).

Avec le changement de paradigme au niveau de la politique des transports, visant à orienter celle des infrastructures de transport vers les objectifs du développement territorial durable, les nouveaux grands projets d'infrastructures concernent principalement le réseau ferroviaire. Le rail revêt ainsi un triple objectif pour le développement durable: répondre efficacement à la demande de mobilité individuelle; permettre un transfert modal du trafic marchandise de la route vers le rail et contribuer au développement territorial durable des régions, des agglomérations et des villes (projets de réaménagement, densification ou développement urbain autour des gares ferroviaires).

Au niveau national les grands projets pour le développement futur de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) s'articulent sur trois programmes principaux: Rail2000, NLFA, et raccordement LGV.

3.2.4.1 Grands projets

● Rail 2000

Dès 1946, l'introduction des puissantes locomotives Re 4/4, atteignant la vitesse de 125 Km/h, a eu un grand succès chez de nombreux usagers qui pouvaient se déplacer entre Genève et Zürich en trois heures et dix minutes. Toutefois, depuis les années 1960, la diffusion de l'automobile et le développement du réseau autoroutier national, ont fortement pénalisé la compétitivité du rail.

Pour le chemin de fer le défi était alors de réacquérir une part du marché modal afin de mieux répartir la demande déjà existante sur un moyen de transport plus respectueux de l'environnement.

Les premiers projets de nouvelles infrastructures ferroviaires ont ainsi été esquissées là où la demande était déjà élevée. Dès la fin des années 1970 émerge le projet de deux nouvelles transversales ferroviaires: Lausanne-St.Gall et Olten-Bâle.

Dès les années 1980 ce projet est révisé. L'objectif des nouvelles infrastructures de transports pour un petit pays comme la Suisse ne doit pas forcément être de rouler "*aussi rapidement que possible, mais aussi vite que nécessaire*", comme dira le slogan promotionnel de Rail2000. La sensibilité environnementale toujours plus ressentie chez les Suisses et le rêve d'un horaire de transport public cadencé et performant se concrétisent dans le projet Rail2000, accepté par le peuple en 1987 avec 57%.

Ce projet s'articule principalement sur l'axe ouest - est des grandes lignes du Plateau suisse (Genève-Lausanne-Berne-Zürich-St.Gall). Par la réalisation de quelques tronçons supplémentaires, le but

⁴⁸ source données: OFS Zürich, Genève, Bâle et www.lugano-airport.ch (Lugano)

consiste de réaliser un système d'offre cadencée sur des gares nodales (à l'image des réseaux hub and spoke du trafic aérien), avec des correspondances optimisées entre les grandes lignes et entre les réseaux régionaux. En 1987 la population suisse a donné son accord, par la voie des urnes, au lancement de "Rail 2000". Le texte en votation prévoyait plus précisément une enveloppe budgétaire de 5,4 milliards de francs pour l'amélioration de l'offre du rail (vitesse, horaire, confort de véhicules, etc.).

Les directives environnementales, les nombreux recours de propriétaires privés concernés par des expropriations, et différents intérêts contrastants au niveau régional, ont constitué un important frein à la réalisation de Rail2000. La première étape du projet ne verra ainsi le jour qu'à la fin du 2004, soit 17 ans après la votation. Avec l'achèvement de la première étape de Rail2000 l'offre ferroviaire circulant sur le réseau CFF a augmenté de 12%, réduisant les temps de parcours jusqu'à 1 heure entre deux gares nodales grâce aux correspondances optimisées et cadencées dans les principales gares. Les CFF estiment d'ici 2020 une croissance moyenne du trafic d'au moins 20%.

Les objectifs de la deuxième étape de Rail2000 viseront enfin à consolider les trafics voyageurs et le trafic marchandises sur l'axe est-ouest et nord-sud; à mettre en place des noeuds de correspondances entre le trafic "grandes lignes" et le trafic d'agglomération; à développer les prestations en matière de transit et à se raccorder au réseau européen à grande vitesse.⁴⁹

● **NLFA: le projet AlpTransit**

Les améliorations promues par Rail2000 n'ont pas satisfait tous les cantons.

Le Tessin au premier rang, suivi d'autres cantons périphériques, jugeaient dès le début le projet Rail2000 comme insuffisant, arguant que le réseau ferroviaire du XXI^{ème} siècle se devait d'intégrer une ligne alpine plus performante et plus rapide. Avec l'ouverture du tunnel autoroutier du Gothard en 1980 et, quelques années plus tard, avec la rapide explosion du trafic (surtout marchandise), la concentration d'externalités négatives engendrées par le trafic de transit (pollution, bruit, accidents) le long de vallées alpines traversées par l'autoroute A2 ainsi qu'avec la rapide construction d'un marché commun européen à l'horizon 1992, les autorités fédérales se sont rendues compte de l'urgence de maîtriser le trafic routier transalpin et d'internaliser ses coûts externes.

La stratégie envisagée de report modal de la route vers le rail pour le trafic fret oblige des investissements énormes dans les chemins de fer.

En réalité, déjà en 1963, un groupe d'étude avait recommandé de construire au Gothard non seulement une route ouverte toute l'année, mais également un tunnel ferroviaire de base.

A l'époque le manque de clairvoyance des autorités compétentes a fait repousser d'un demi siècle cet important projet.

Après une dizaine d'années de planification, le peuple suisse soutient le projet de nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) en 1992. La solution envisagée repose sur une stratégie en réseau visant à moderniser le réseau là où la circulation est plus difficile.

Avec la création du marché commun, l'UE exerce toujours plus de pressions afin que la Suisse augmente la limite de tonnage de marchandises des camions traversant le pays de 28 à 40 tonnes. Ce qui au début pouvait constituer un danger pour la compétitivité des chemins de fer (augmentation des prestations possibles sur le réseau routier), devient alors un système indirect de financement des NLFA.

⁴⁹ Source: Site des CFF

Le Conseil fédéral accepte ainsi de sacrifier la limite des 28 tonnes tout en réservant le droit, en contrepartie, de taxer le transport routier de marchandises par le biais d'une redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) appliquée dès 2001 avec une augmentation progressive en fonction de la hausse de tonnes transportées.

En 1994 le peuple suisse, en acceptant l'*Initiative des Alpes*, inscrit dans la Constitution la protection et la limitation du trafic routier à travers les Alpes.

La pièce maîtresse des NLFA est constituée par le **projet AlpTransit**.

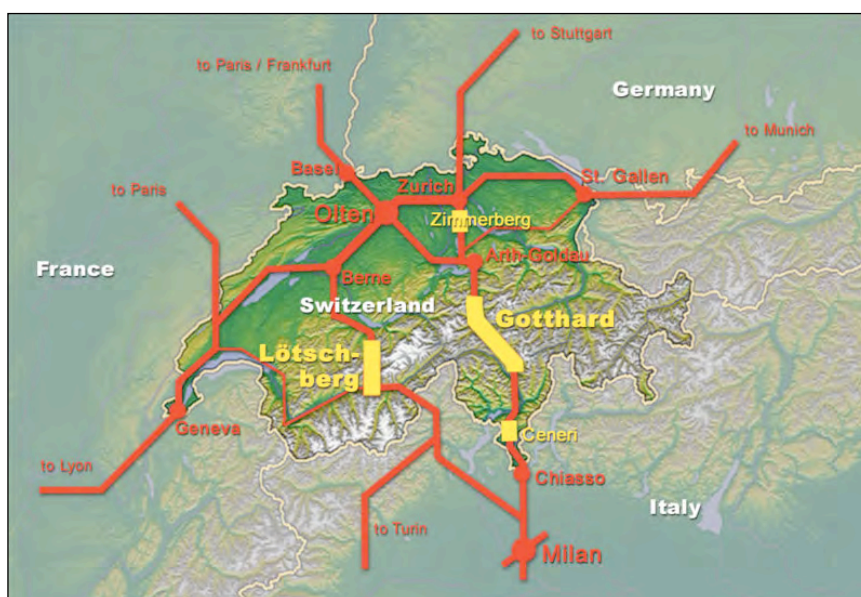
Ce projet prévoit en particulier la réalisation de deux tunnels de base, l'un au Gothard (57 kilomètres) et l'autre au Lötschberg (35 kilomètres).

Le projet AlpTransit Lötschberg, même si redimensionné pour des raisons financières quasi entièrement à un tunnel à voie unique, a été ouvert en 2007.

Le projet AlpTransit Gothard, qui prévoyait également au début le tunnel de base du Monte Ceneri (Vezia-Camorino), un tunnel de contournement de Bellinzona, un tunnel entre Erstfeld et Arth-Goldau et le tunnel de base du Zimmerberg, a aussi été redimensionné. Actuellement ne sont en voie de réalisation que les tunnels de base du Gothard (avancé à presque 85 % de l'excavation; ouverture prévue pour 2016/17)⁵⁰ et du Monte Ceneri (avancé à 14% de l'excavation; ouverture prévue pour 2018/19).

Cet exemple montre très bien comment la politique suisse des transports est fortement dépendante de compromis avec d'autres enjeux politiques. Ce furent en effet les exigences imposées par le fédéralisme et la politique de développement régional qui ont empêché de concentrer les ressources sur une seule transversale complète au lieu de deux projets incomplets. Au niveau suisse c'était en effet l'axe du Gothard qui nécessitait avec urgence de la réalisation d'une transversale complète, aussi bien au niveau des tunnels de base transalpins que des rampes d'accès internes (liaisons Chiasso-Lugano et Zurich-Erstfeld). Ces tronçons manquants risquent de constituer de dangereux goulets d'étranglement.

26 / Les nouvelles lignes ferroviaires alpines NLFA⁵¹



⁵⁰ Source: Site de AlpTransit [en ligne] www.alptransit.ch (consulté le 01 mai 2009)

⁵¹ Source: Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes, *Wikipedia*, op.cit.

● LGV

La Suisse en tant que petite métropole polycentrique doit aussi se raccorder aux autres métropoles européennes avec lesquelles elle est en concurrence et en complémentarité. Le troisième grand paquet de projets de nouvelles infrastructures est ainsi constitué par le raccordement de la Suisse occidentale et orientale aux **liaisons européennes à grande vitesse** (LGV). Des tronçons permettant l'accès aux réseaux à haute vitesse français vers Paris (liaison TGV) et allemand vers Munich (liaisons ICE) sont en voie de réalisation.

La Suisse méridionale, bien qu'intéressée par le projet AlpTransit, n'a malheureusement pas été prise en compte et les chantiers en cours s'arrêtent à Lugano.

Le Conseil d'Etat du Tessin avait défini à ce propos déjà en 1993 un "*Projet AlpTransit Tessin*", qui envisageait une poursuite de la nouvelle transversale jusqu'à Chiasso-Como. Actuellement aucun tracé définitif n'a été encore choisi.

Seulement une "*Convention concernant la garantie des capacités des principales lignes qui raccordent la nouvelle ligne transalpine suisse au réseau italien à haute capacité*" a été signée en 1999 entre les ministres de Suisse et Italie. Ces projets ont actuellement un délai de réalisation à l'horizon 2020, mais ils ne seront réalisés vraisemblablement que pour l'horizon 2030, ce qui pourra rendre le tronçon Chiasso-Lugano un goulet d'étranglement pénalisant fortement l'efficacité des NLFA et la viabilité du Tessin.

3.3 La politique italienne des transports

Comme nous l'avons vu précédemment, la politique italienne des transports (et aussi celle d'AT) est fortement influencée par les projets et les objectifs communautaires de la PET. Nous pouvons ainsi nous limiter à évoquer les éléments principaux au niveau des infrastructures de transport et de la conséquente organisation du territoire national italien.

3.3.1 Réseaux existants

Les grandes infrastructures réalisées pendant l'époque fasciste constituent encore aujourd'hui le principal réseau de transport national routier et ferroviaire. Ces axes ont été ensuite développés en fonction des exigences du marché commun européen naissant.

Le **réseau routier** national, se répartit entre routes communales et provinciales (172'175 Km), routes étatiques (18'117 Km) et autoroutes (6'487 Km).

La dotation en matière d'infrastructures⁵², calculée comme le rapport entre les kilomètres de routes communales disponibles pour 10 Km², montre un taux de 22,2 au niveau national et de 24,5 en Lombardie. Le taux le plus haut est celui de la Ligurie (35,3), qui présente toutefois une surface très restreinte, 5'421 Km², par rapport aux 23'861 Km² de la Lombardie.

Le **réseau ferroviaire national** s'étendait en 2005 sur 16'167 Km, tandis que le réseau régional, en 2004, montrait une extension de 3'557 Km, parmi lesquels seulement le 2,5% était exploités par la compagnie de chemin de fer nationale "*Ferrovie dello Stato*" (FS). Nous pouvons en déduire les problèmes de coordination au niveau de l'offre de transport ferroviaire intégrée, par exemple au niveau des correspondances entre les grandes lignes (comme les nouvelles lignes haute vitesse des FS) et les lignes régionales des compagnies privées (comme les lignes régionales des "*Ferrovie Nord Milano*").

Le **système aéroportuaire** se compose de 49 aéroports: 21 aéroports au nord (parmi lesquels on trouve le système aéroportuaire milanais composé des trois aéroports de Malpensa, Linate et Orio al Serio); 10 au centre (parmi lesquels Rome Fiumicino et Rome Ciampino) et 18 au sud.

Le 58% du trafic aérien national et international passe par les quatre plates-formes de Fiumicino, Malpensa, Linate et Ciampino.

3.3.2 Organisation et structuration du territoire national

Le développement du réseau de transport italien au cours du dernier siècle n'a pas bouleversé les grandes lignes de l'organisation territoriale italienne. Historiquement la territorialisation italienne a toujours été conditionnée par la situation géographique du pays qui se trouve coupé du reste de l'Europe par les Alpes et à l'intérieur par la chaîne des Apennins. Son réseau de transport a donc été structuré le long des grands axes de communication européens amenant vers les principaux cols alpins.

⁵² indicateurs élaboré par l'Istat avec données de 1999

27 / Axes structurants du territoire italien

Les deux grandes lignes directrices du système sont la dorsale sud-nord (axes Genova-Domodossola-Simplon, Naples-Rome-Milan-Gothard et Venise-Verona-Brenner) et est-ouest (axes Trieste-Milan-Turin-Fréjus/Montcenis/Mont Blanc).



3.3.2 Grands projets

En Italie, le problème principal dans la planification et la réalisation des grandes infrastructures, comme les tronçons prévus par le RTE-T, est la vulnérabilité et la variabilité des gouvernements, qui ne poursuivent pas de manière systématique et continue les mêmes objectifs. Des grands projets comme la liaison transalpine Turin-Lyon ou le pont sur le “Stretto di Messina” sont par exemple souvent passés du statut de projets prioritaires à celui de projets secondaires et vice et versa et aujourd’hui ils ne se déclenchent pas encore.

Afin de pouvoir lancer rapidement des grands projets en termes d’infrastructures, et éviter qu’ils ne restent victimes des longs temps nécessaires pour les procédures d’approbation par les régions et les communs, ou même du changement de gouvernement (normalement en charge pour 5 années), le Parlement a approuvé en 2001 la Loi nr.443 (connue sous le nom de “**Legge Obbiettivo**”).

Cette loi prévoit que le Gouvernement puisse définir les infrastructures publiques et privées d’intérêt national pour le développement du Pays afin de rééquilibrer la structure socio-économique du territoire nationale (Art.1, *Legge Obbiettivo* Nr.443/2001).

Pour atteindre ces objectifs, cette loi autorise le Gouvernement a définir, par le biais de décrets, un cadre normatif visant à la rapide réalisation des infrastructures qui substituent les normales procédures d’octroi de concessions.

Cette loi a engendré de fortes oppositions dans les régions intéressées par des projets de nouvelles grandes infrastructures. L’exemple le plus emblématique a certainement été représenté par les protestations (encore en cours) dans la vallée de Suse où est prévu le passage de la nouvelle liaison AC/AV⁵³ transalpine (Turin-Lyon).

Les résistances sont motivées en particulier par un manque de prise en compte des questions environnementales, ceci afin d’accélérer ainsi dans la réalisation des grandes infrastructures stratégiques. Les critiques portent en particulier sur l’absence ou l’insuffisance d’études d’impact au niveau de l’environnement afin de finaliser plus rapidement la planification des projets et l’octroi des permis de construction.

La carte ici dessous (image 26) montre les principaux projets pour le trafic routier, ferroviaire, maritime et aérien au niveau du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Compte tenu de l’objectif de durabilité environnementale fixé par la nouvelle PET, la majorité des projets concernent le réseau ferroviaire. Le but est en effet de promouvoir à l’échelle européenne le

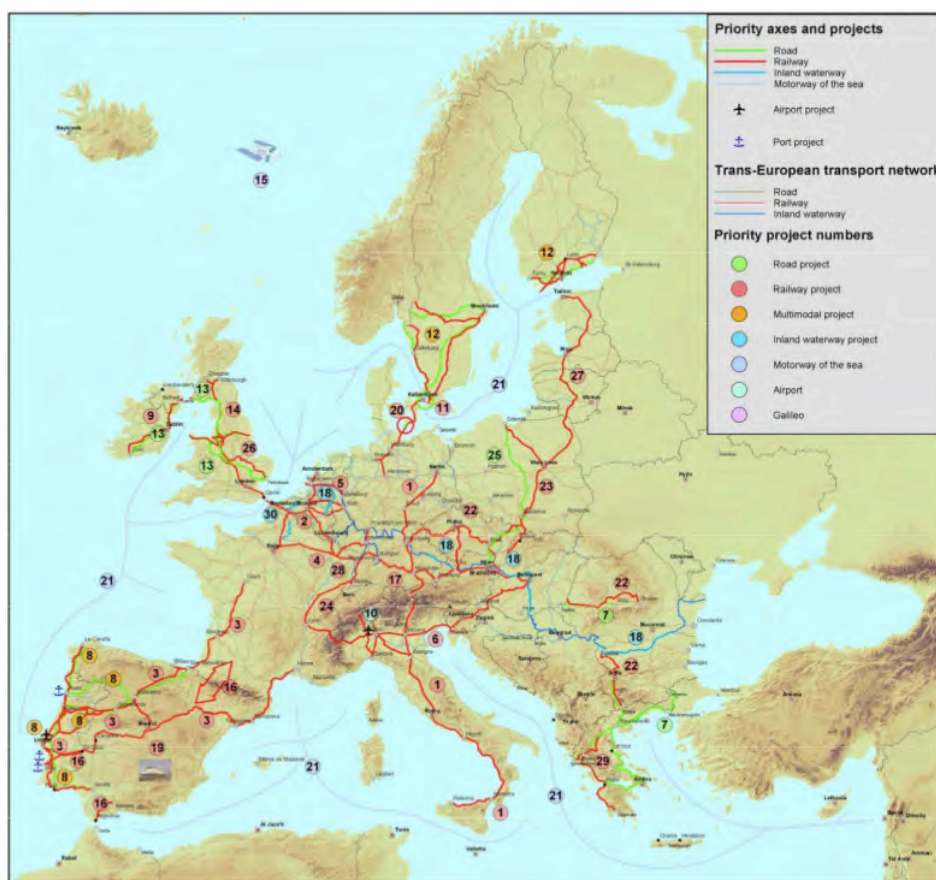
⁵³ AC/AV : haute capacité / haute vitesse

transfert modal vers des moyens moins polluants, tel que le rail pour le trafic voyageurs et surtout pour le trafic marchandise.

L'Italie est intéressée par 4 projets de transport d'intérêt communautaire. Chacun d'entre eux intéresse de façon plus ou moins directe la Lombardie et la Regio Insubrica.

- ➔ **Couloir transeuropéen 5** (Lisbonne-Kiev): pour la partie italienne est envisagée la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire AC/AV avec la construction de deux nouveaux tronçons de la Transalpine (entre Lyon et Turin) et de la Transpadane (Turin-Milan-Verona-Trieste);
- ➔ **couloir transeuropéen 24** (couloir des "deux mers" Gênes-Rotterdam): pour la partie italienne le projet envisage le raccordement du réseau AC/AV italien aux nouvelles lignes ferroviaires alpines suisses. En particulier le tronçon Genova-Simplon/Lötschberg et Milan-Chiasso/Gothard;
- ➔ **couloir transeuropéen 1** (Berlino-Palermo): pour la partie italienne en raison de l'état déjà avancé du réseau AV/AC entre le nord et Rome/Naples, le grand projet restant correspond à la réalisation d'une nouvelle ligne de base concurrentielle aux NLFA suisses à travers le Brenner (Verona-Munich).

28 / Infrastructures prioritaires du RTE-T ⁵⁴



Les grands axes du RTE-T ont été enfin repris par le ministère national des infrastructures qui, outre au renforcement des couloirs européens, essaie de développer les ramifications nécessaires - bretelles et tronçons complémentaires - afin d'assurer une accessibilité homogène du territoire national.

⁵⁴ Source: Commission européenne des transports [en ligne] http://ec.europa.eu/ten/transport/maps/axes_fr.htm (consulté le 20/11/08)

Les caractéristiques géographiques du territoire péninsulaire italien, sa conformation topographique, sa répartition des habitations, la qualité et le nombre de centres urbains, etc. imposent un projet de développement du territoire dont les grandes infrastructures doivent être envisagées non seulement au niveau fonctionnel, mais aussi en tant que “oeuvres territoriales”, c’est à dire capables de déclencher des processus diffus et équilibrés de développement durable (MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE 2006 : 5).

L’amélioration des infrastructures au niveau du réseau, des noeuds intermodaux, de la logistique et de la multimodalité est considérée comme une première condition indispensable de compétitivité territoriale.

Le développement de quelques nouveaux grands axes performants, en raison de leur faibles nombres d’arrêts, risque toutefois d’engendrer de nouvelles marginalités. C’est la raison pour laquelle, tout au moins au niveau de ces grandes lignes, ces nouveaux couloirs sont aussi associés à des projets, pas clairement définis, visant à permettre un développement territorial plus homogène de l’ensemble du pays.

29 / Infrastructures prioritaires en Italie⁵⁵



Cette carte montre toutefois une certaine incohérence au niveau des priorités définies pour le raccordement du nord d’Italie aux NLFA suisses. L’axe privilégié du côté italien semble être en effet celui du Lötschberg-Simplon plutôt que celui du Gothard (où par contre sera réalisé le principal tunnel). Ces discordances au niveau de la planification des nouvelles infrastructures, encore d’actualité aujourd’hui, montrent la difficulté de coordination pour des politiques tels que l’AT ou les transports où les compétences et les priorités se diluent entre plusieurs niveaux institutionnels.

⁵⁵ Source: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE (2006), op.cit.

3.4 Transports et mobilité au Tessin

Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, la mobilité a été l'un des phénomènes les plus importants.

La mobilité⁵⁶ est considérée comme la cause et l'effet de l'évolution des structures socio-économiques et de l'organisation territoriale. Le territoire comme on a vu par rapport aux niveaux nationaux s'est progressivement structurée et hiérarchisée par la construction des grandes voies de communication.

Ces dernières sont devenues progressivement de véritables réseaux conditionnant désormais les axes de développement à l'échelle continentale (il suffit de voir, à titre d'exemple, le RTE-T le long duquel prend forme le développement territorial européen).

Après une première conception positiviste de la mobilité, perçue comme source de bien-être et de richesse, la mobilité est vue aujourd'hui également comme une menace pour l'environnement et la qualité de vie, en particulier où ses externalités négatives en termes de pollution se concentrent (par exemple au Tessin et en particulier au Mendrisiotto).

Le trafic à l'intérieur du canton pendant les dernières décennies 1970 - 2000 a presque triplé (DT 2003 : 8). L'augmentation exponentielle du trafic au Tessin est engendrée en particulier par trois facteurs:

- ➔ la dispersion de l'habitat (periurbanisation) ;
- ➔ la présence d'importantes voies de communication européennes (trafic de transit) ;
- ➔ le développement des "*grandi generatori di traffico*" (en particulier les grandes surfaces commerciales).

3.4.1 Demande de mobilité

En raison de la conformation morphologique du canton et de la grande dispersion de l'habitat et des services, qui rendent difficile une mise en réseau par les transports publics, la **demande de mobilité routière** (trafic individuel motorisé) est extrêmement élevée.

Le Tessin a en fait aujourd'hui le taux de motorisation le plus élevé de Suisse. On compte 600,3 voitures pour 1000 habitants (contre une moyenne nationale de 514.9 voitures chaque 1000 habitants). Sur les principales sections des routes cantonales le trafic a augmenté de 15% entre 1995 et 2005, tandis qu'au niveau des routes nationales la croissance a été de 23% (sources DT, USTAT, OFS)⁵⁷

Au niveau du trafic de personnes, la majeure partie de distance parcourue est liée aux loisirs (42%), suivie par les déplacements pendulaires (24%), les achats (10%), les déplacements professionnels (11%), les services et accompagnement de personnes (9%) et autres raisons.

⁵⁶ Il faut distinguer la mobilité en tant que qualité de l'individu (réalisable ou potentielle) de la mobilité comme interaction entre la demande de transport et l'offre mise à disposition pour satisfaire cette demande (mobilité réalisée). Dans ce chapitre on considérera la mobilité essentiellement comme une pratique spatiale réalisée par l'individu (déplacements) grâce à la présence d'infrastructures (système de transport)

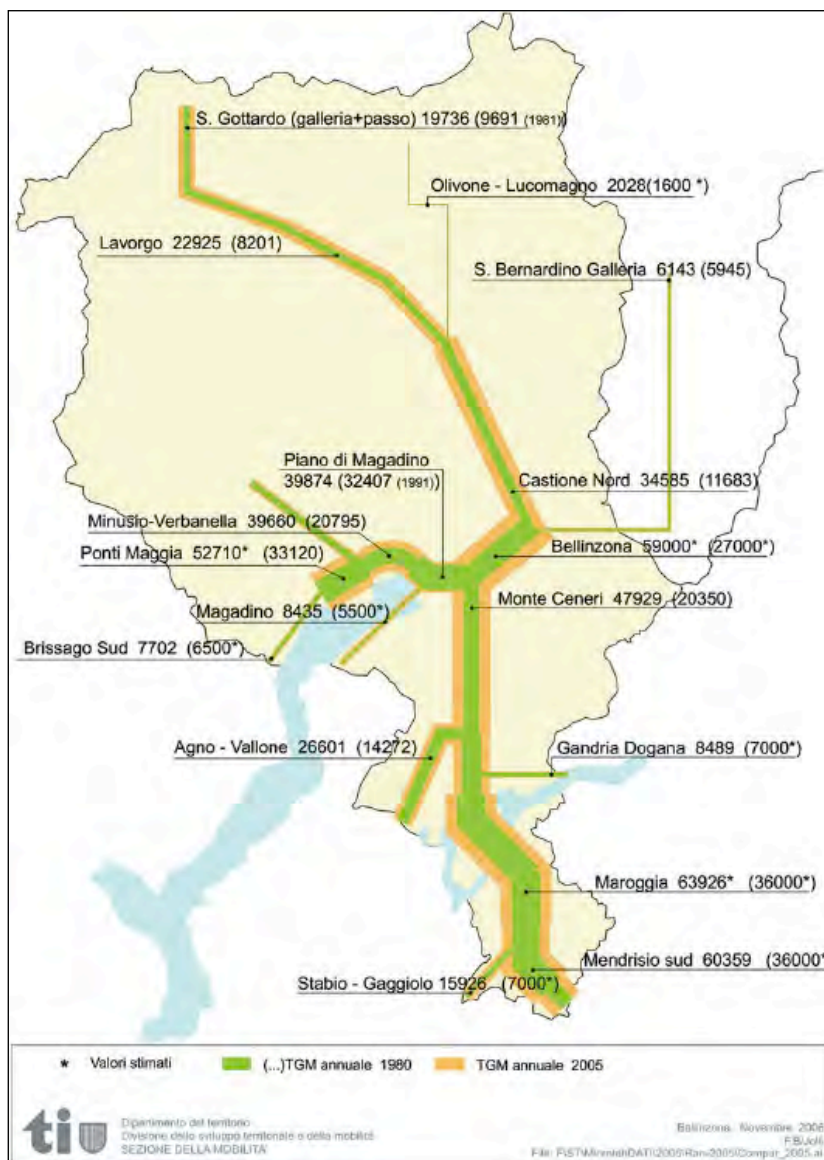
⁵⁷ OFS (2005), *Microrecensmeent transports*, op.cit
DT(2007a), *Una mobilità sostenibile per la Città-Ticino*, op.cit
MORENI G., I ticinesi e la mobilità, in: DT(2003a), *Mobilità e territorio per uno sviluppo sostenibile*, op.cit

La répartition modale peut être ainsi résumée: 77 % de la demande est satisfaite par la voiture, le 14 % par les transports publics et le 6 % par la mobilité douce.

Malgré la prédominance de la voiture dans les déplacements le Tessin, selon une comparaison effectuée en 2003, présente paradoxalement un *degré de mobilité* (entendu comme le temps, la distance et le nombre journalier de trajets effectués) inférieur à la moyenne nationale : 69 minutes, 36.8 Km et 3.3 déplacements quotidiens au Tessin contre 89 minutes, 47.6 Km et 3.6 déplacements quotidiens au niveau national.

Ces indicateurs donnent une idée générale de la situation précaire en termes de mobilité, qui constitue très certainement le premier problème à résoudre dans une optique de développement durable.

30 / Volumes moyens du trafic motorisé en 2005 et en 1989 (valeurs entre parenthèse)⁵⁸



La maîtrise de la demande de mobilité, aussi bien routière que ferroviaire, ne pourra plus être emprunté uniquement à la construction de nouvelles infrastructures (amélioration de l'offre).

Nombreux études ont désormais montré comment les principaux vecteurs de transport ne couvrent pas l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent. Ces coûts externes, ou *externalités négatives*, non prises en

⁵⁸ Source: GROUNAUER S., *Traffico stradale: la crescita continua*, in: DT(2007a), p.12, op.cit

compte par les bénéficiaires des déplacements, sont à la base d'une sur-estimation de la réelle demande de mobilité. Seulement par le biais de systèmes d'internalisation des coûts (par exemple des taxes, des péages, ou des restrictions de stationnement) ou un aménagement du territoire visant à réduire la dépendance de l'automobile (coordination entre urbanisation et infrastructures de transports), il sera possible d'atteindre un meilleur équilibre entre la demande et l'offre.

Ces stratégies pourront être mises en oeuvre uniquement grâce au renforcement des collaborations horizontales entre cantons et communes.

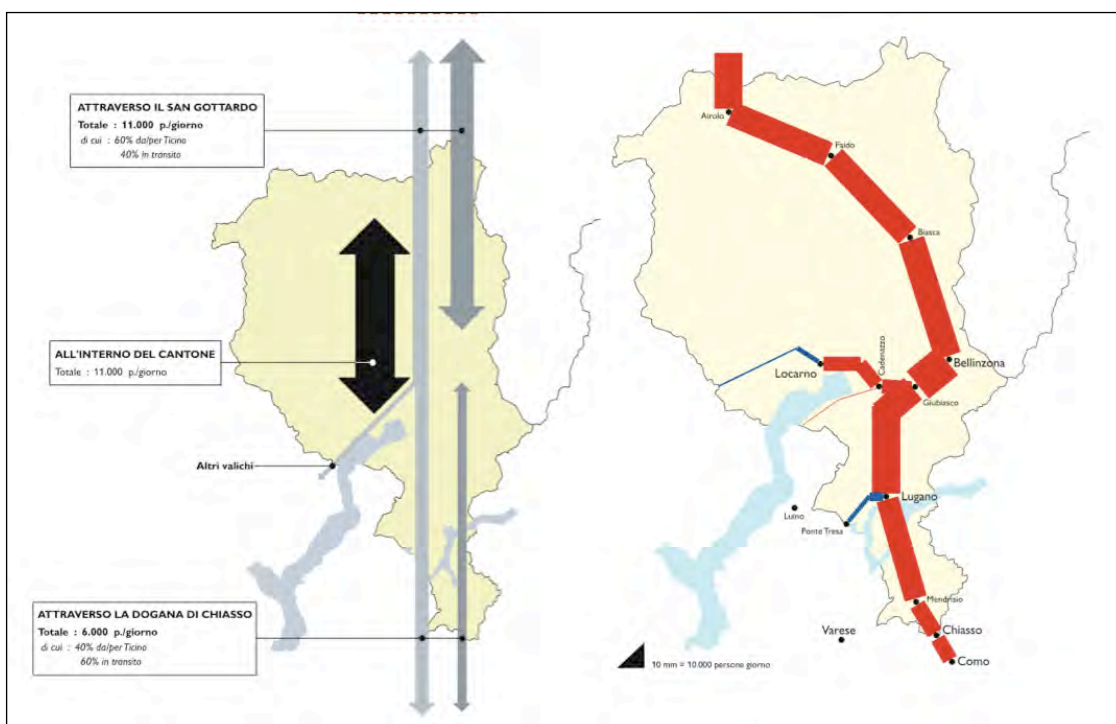
La Canton s'est ainsi engagé dans une politique de soutien aux agrégations communales, qui devra permettre de mieux faire coïncider les périmètres institutionnels de la planification des infrastructures et du développement urbain avec les périmètres fonctionnels de la demande de mobilité.

La **demande de mobilité ferroviaire** compte environ 25'000 déplacements moyens sur le réseau CFF dans un jour ouvrable. La majeure partie, plus précisément 11'000 déplacements par jour (44% du total) est déterminée par le trafic régional. Importantes sont aussi les relations avec l'externe (nord des Alpes et Italie) avec 9'000 usagers par jour (36%). Les voyageurs en transit représentent par contre moins de 20% du trafic total (environ 4'500 par jour). Le 60% du trafic traversant le Gothard reste ou part depuis le Tessin (DT 2003 : 15).

La faible proportion de voyageurs en transit est vraisemblablement due aux temps de voyage extrêmement élevés pour des déplacements entre les pôles nord alpins et Milan, qui atteignent 4-5 heures, en raison aussi des arrêts techniques (contrôles douaniers et changements de locomoteurs) nécessaires pour les trains IC en gare de Chiasso.

Les deux cartes ci-dessous, élaborées à partir des données statistiques comprises entre 1996 et 2003, montrent les flux de passagers dans les deux directions durant les jours ouvrables (gauche) et les passagers par jours sur les principaux tronçons du réseau CFF (droite).

31 / Flux de personnes sur le réseau CFF tessinois⁵⁹

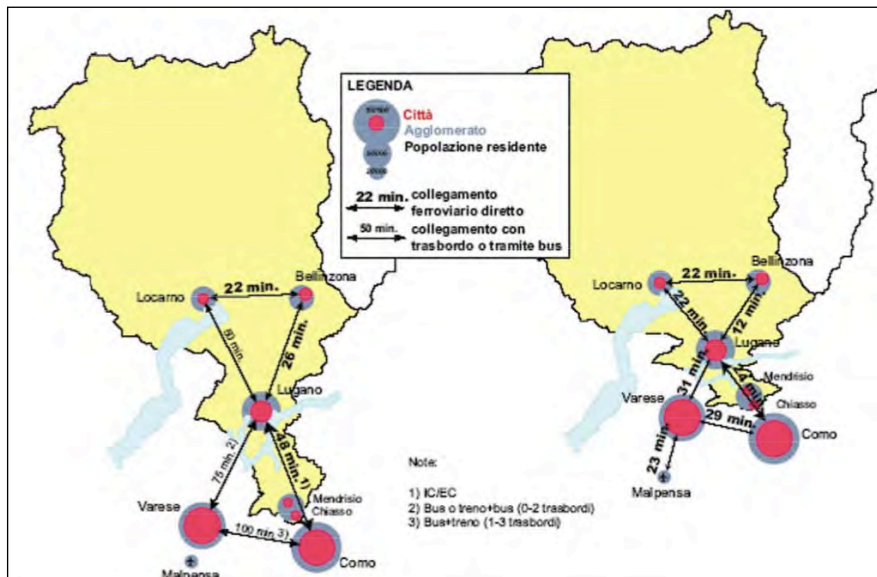
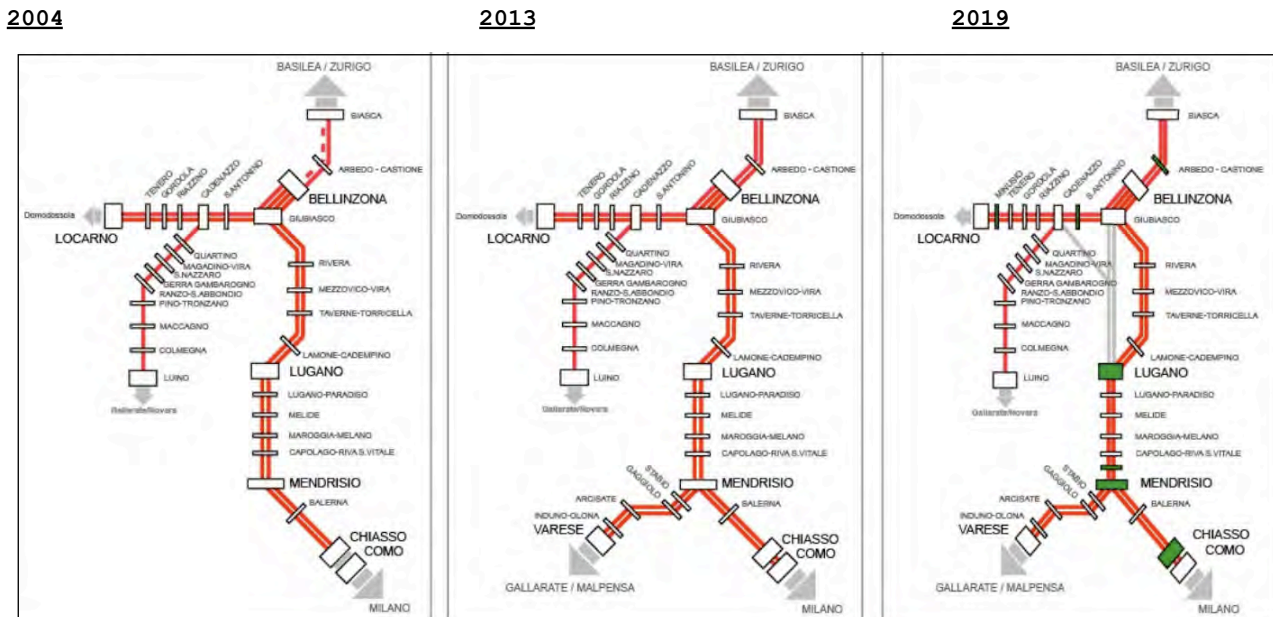


⁵⁹ Source: GIACOMAZZI M., *Sui binari e sulle strade del Ticino*, in: DT(2003a), p.15, op.cit.

3.4.2 Offre en transport publique

Une grande amélioration dans l'offre en transports publics au Tessin, qui s'insère bien dans la politique cantonale de développement durable (promotion économique, réduction des pollutions atmosphériques, renforcement du polycentrisme, intégration et ouverture du canton à l'espace insubrien, etc.) a été sans doute l'introduction des trains régionaux de type RER (réseau express régional) entre le Canton et la Région Lombardie (TILO). Le projet TILO, en voie de réalisation par étapes, prévoit d'abord des améliorations de type logistique (horaires, matériel roulant, fréquences, etc.). Ces améliorations ont été introduites déjà en 2004. Ensuite suivront en 2013 l'achèvement du réseau ferroviaire régional (en particulier le tronçon Mendrisio-Varese et des nouvelles gares parmi lesquelles "Mendrisio San Martino") et finalement en 2019 le tunnel de base du Monte Ceneri, qui permettra de diminuer radicalement les temps de parcours entre les 4 agglomérations du canton.

32 / **Projet TILO: réseau** (en haut) **et diminution des temps de parcours** (en bas)⁶⁰



⁶⁰ Source: DT(2007d), op.cit. et DT(2003b), op.cit.

D'après la carte ci-contre, nous pouvons voir les deux grands projets d'infrastructures qui amélioreront substantiellement la mobilité ferroviaire au Tessin: la nouvelle ligne ferroviaire Mendrisio-Varese (FMV), analysée en détail dans le chapitre 5, et le tunnel de base de Monte Ceneri, qui permettra de réduire de la moitié les temps de parcours entre Locarno et Lugano (de 47 à 22 minutes) et entre Lugano et Bellinzona (de 22 minutes à 12 minutes).

Ainsi, en 2020 la Città-ticino envisagée dans le modèle territorial du nouveau plan directeur disposera finalement d'un véritable métro-léger entre les principales agglomérations-quartiers de cette Ville-Canton.

Les principales infrastructures de transport existantes et structurant le développement territorial du canton peuvent être ainsi résumées.

Tab. 2 / Infrastructures de transports du Canton Tessin

<ul style="list-style-type: none"> ● <u>Infrastructures pour le trafic routier</u> • Autoroute A2 Airolo-Chiasso • Semi-autoroute A13 Bellinzona - San Bernardino et raccordement de Locarno (Mappo-Moretina) • Semi-autoroute A394 Mendrisio-Stabio Est • Réseau des routes cantonales et communales, en particulier les routes des cols du Nufenen (Airolo TI - Ulrichen VS), Lucomagno (Biasca TI - Disentis GR), et Centovalli (Locarno TI - Domodossola I).
<ul style="list-style-type: none"> ● <u>Infrastructures pour le trafic ferroviaire</u> • ligne internationale du Saint-Gothard (trains InterCity, EuroCity, Cisalpino, EuroNight) • ligne régionale TILO S1 (Airolo)-Biasca-Bellinzona-Lugano-Chiasso • ligne régionale TILO S2 Bellinzona-Locarno • ligne régionale TILO S3 Bellinzona-Luino
<ul style="list-style-type: none"> ● <u>Aéroport de Lugano-Agno</u>

Les principaux projets à court-moyen terme, qui amélioreront sensiblement l'offre de transports publics, sont:

- ⊙ améliorations sur la ligne Lugano - Ponte Tresa (2007)
- ⊙ prolongement de la ligne TILO S1 jusqu'à Como-Albate (fin 2008) ⁶¹
- ⊙ introduction de la Communauté tarifaire intégrale⁶² (2009)
- ⊙ extension des transports publics à Lugano (2009)
- ⊙ mise en en service de la ligne Mendrisio-Varese/Malpensa (2013)
- ⊙ ouverture du tunnel de base du Gothard (2017)
- ⊙ ouverture du tunnel de base du Monte Ceneri (2019)

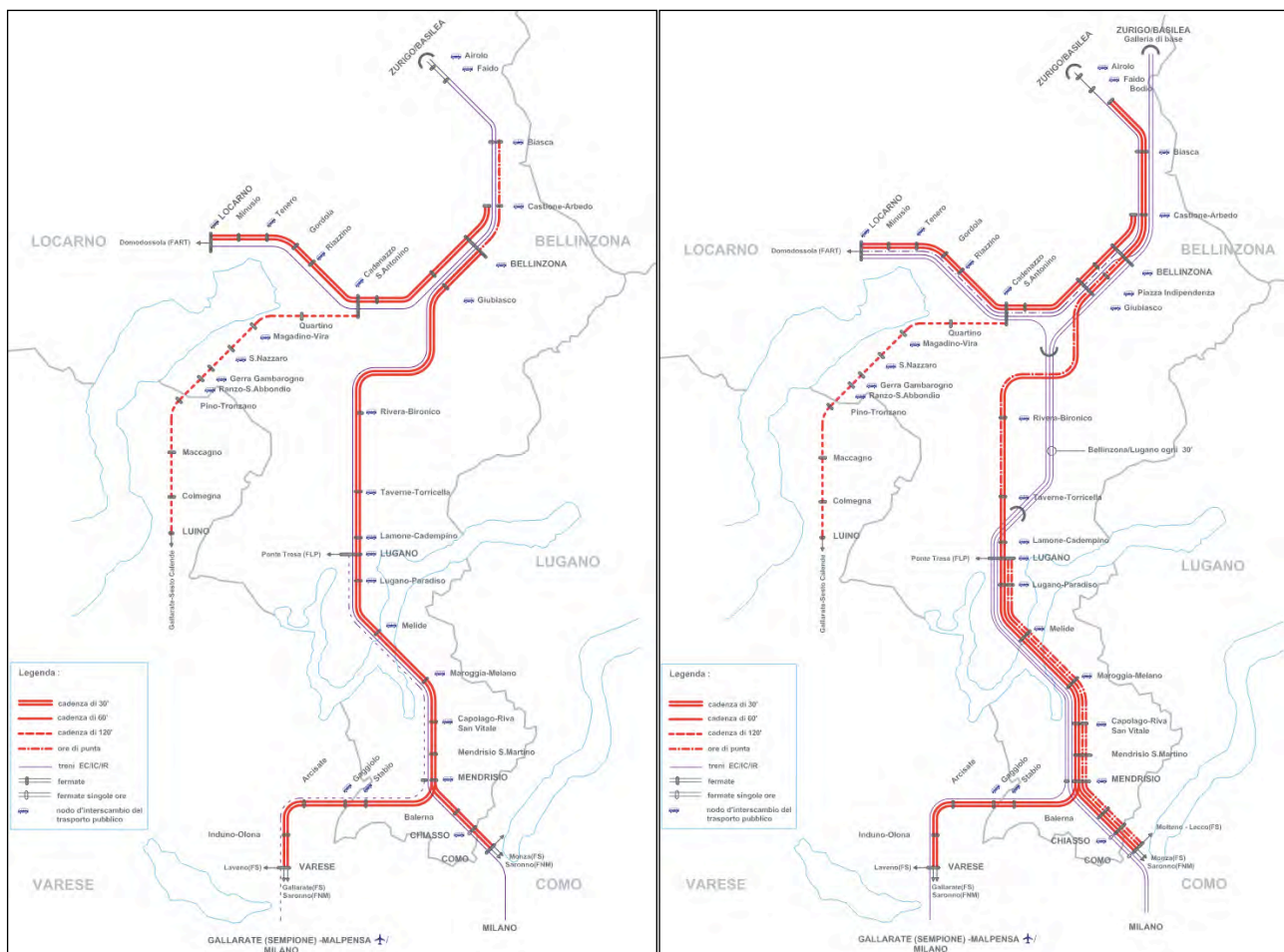
⁶¹ les lignes TILO ont change de numération depuis 2009 (S10 Biasca-Albate; S20 Bellinzona-Locarno; S30 Bellinzona-Luino)

⁶² Elle consiste dans l'extension de la Communauté aussi pour des billets simples ou la carte journalière

Les seuls projets prévus, par la planification cantonale et par la planification fédérale pour le trafic routier sont le raccordement autoroutier de Locarno (raccordement A13) et le prolongement de la semi-autoroute Mendrisio-Stabio jusqu'à la frontière de Stabio-Gaggiolo.

Par rapport à l'état de la planification, les problèmes majeurs devraient se manifester au Sud de Lugano, en raison de nombreuses incertitudes sur la poursuite de la NLFA (**AlpTransit Sud**) jusqu'à la frontière italienne. Le tronçon ferroviaire Lugano-Mendrisio-Chiasso, comme déjà mentionné, constituera un grand goulet d'étranglement en raison de l'augmentation du trafic régional et de transit que l'ouverture du tunnel de base du Saint Gothard, du Monte Ceneri et de la ligne FMV engendreront. Des doutes se posent aussi au niveau de la coordination de la planification des infrastructures des transports entre la Suisse et l'Italie qui actuellement ne fournit pas encore garantie suffisante sur l'intention de développer de nouvelles lignes d'accès performantes à la NLFA du Gothard.

33 / L'offre ferroviaire au Tessin 2013 et 2020⁶³



⁶³ source: GIACOMAZZI M, *Il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia*. In: DT(2003a), p.28, op.cit

3.5 Transports et mobilité en Lombardie

Comme nous l'avons vu, les régions italiennes ont récemment acquis de nouvelles responsabilités et de nouveaux pouvoirs qui, à la différence du passé, permettront de mieux influencer la planification des nouvelles infrastructures et la programmation des transports publics.

Les actions poursuivies par la Région Lombardie (RL) visent à améliorer et à développer la mobilité par le biais d'investissements au niveau des infrastructures ferroviaires, routières, aéroportuaires et fluviales.

● Mobilité ferroviaire

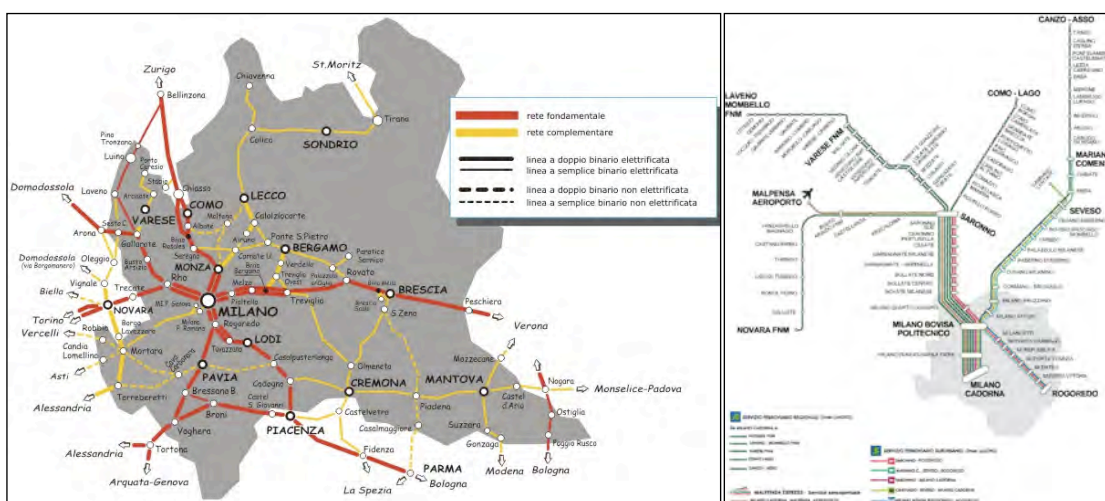
Le réseau ferroviaire lombard, compte plus de 1'500 Km de lignes et plus de 400 gares. Toutefois, il résulte encore insuffisant au développement de la Lombardie surtout dans l'optique d'une mobilité durable, qui puisse s'appuyer sur la complémentarité modale et sur l'utilisation du train pour les déplacements régionaux. Les problèmes de la surcharge au niveau des lignes convergeant sur Milan empêchent en fait le développement d'un service régional de qualité à l'image du RER suisse.

Il faut souligner que 52 % du réseau est à voie unique, même sur des liaisons très importantes pour le trafic régional (REGIONE LOMBARDIA 2004 : 17)⁶⁴

Deux compagnies se partagent actuellement la gestion du trafic régional en Lombardie: les "Ferrovie dello Stato" (FS), compagnie nationale, et les "Ferrovie Nord Milano" (FNM), société dont la Région Lombardie est le principale actionnaire.

Les services ferroviaires mandatés par la RL aux sociétés de chemin de fer comprennent environ 1'770 trains/jours, pour un total de 29 millions de trains-kilomètres/année répartis entre les deux compagnies: 73% à Trenitalia (FS) et 27% aux FNM (REGIONE LOMBARDIA 2004 : 13).

34 / Lignes du réseau FS Trenitalia et FNM⁶⁵



L'offre ferroviaire est essentiellement consacrée aux relations en direction de Milan. Pendant les jours ouvrables le 71% des trains ont en effet comme origine et/ou destination l'aire métropolitaine de Milan et le 31% de ces derniers circulent uniquement dans les quatre heures de pointe (REGIONE LOMBARDIA 2004 : 13).

⁶⁴ REGIONE LOMBARDIA (2004), *Programma triennale dei servizi ferroviari: anni 2004-2006*, Milano: direzione "Infrastrutture e Mobilità"

⁶⁵ Source: *Rete Ferroviaria Italiana, Ferrovie Nord Milano* [en ligne], consultés le 19/11/08

● **Mobilité routière**⁶⁶

La région Lombardie est desservie par trois typologies d'infrastructures routières : autoroutes, routes nationales, et routes provinciales qui sont complétées par un réseau dense de routes communales.

Tab. 3 / Infrastructures routières en Lombardie

<ul style="list-style-type: none"> • Autoroutes: comprennent un total de 560 km; d'intérêt pour le développement territorial de la RI l'autoroute A9 Milan-Como, qui se rejoint sans rupture de charge à l'autoroute suisse A2 Chiasso-Bâle et qui s'intègre donc dans la liaison européenne reliant le bassin rhénan et la Lombardie, et l'autoroute A8 Milan-Varese.
<ul style="list-style-type: none"> • Routes de l'Etat: comprennent un total de 900 Km; d'intérêt pour le développement territorial de la RI la SS 33 "del Sempione" (Gravellona Toce-Domodossola-Simplon), la SS 35 "dei Giori" (Como-Milan), la SS 233 "Varesina" (reliant l'autoroute A8 à la frontière de Stabio-Gaggiolo) et la SS 336 "Malpensa" (reliant l'autoroute A8 à l'aéroport de Malpensa).
<ul style="list-style-type: none"> • Routes provinciales et communales: comprennent un total respectivement de 11'000 Km et de 58'000 Km.

● **Système aéroportuaire lombard**

- **Aéroport de Milano-Malpensa:** aéroport intercontinental inauguré en 1998 (terminal 1); il a été exploité avec fonction de hub par la compagnie Alitalia (en complément de Rome-Fiumicino) jusqu'en 2008. En raison de la crise de la compagnie nationale italienne, la majorité des vols intercontinentaux depuis Malpensa sont actuellement desservis par plusieurs autres compagnies étrangères, qui ouvrent grandes opportunités au développement ultérieur de l'aéroport. L'ancien terminal 2 est actuellement entièrement occupé par des compagnies low-cost. C'est le seul aéroport, avec Lugano-Agno, compris dans le territoire de la RI.
- **Aéroport de Milano-Linate:** aéroport international exploité comme City-airport
- **Aéroport de Milano-Orio al Serio (Bergamo):** assure plusieurs connexions low-cost nationales et internationales
- **Aéroport de Brescia-Montichiari:** récemment passé du statut d'aéroport militaire au statut d'aéroport civil, assure aujourd'hui des vols charters et quelques connexions régionales ainsi que de vols cargo.

● **Système fluvial**

Même s'il est peu connu, le système des voies navigables de la Région Lombardie présente d'importantes potentialités. Il compte plus de 1000 Km de côte navigables, plus 200 ports touristiques, environ 8,5 million de passagers et 700'000 véhicules sont transportés chaque année. Pour le trafic marchandises on compte plus d'un million de tonnes de marchandises transportées annuellement.⁶⁷

Un projet particulièrement intéressant pour le DTD de la RI est la remise en service de la liaison fluviale Locarno-Milan-Venise d'ici à 2015, à l'occasion de l'Expo 2015. Cette liaison était déjà très utilisée au XIX^{ème} siècle en particulier pour le transport de marchandises et de matériaux de construction (marbres). En juillet 2008 l'association "Locarno-Venezia" a été récréée avec l'ambition de remettre en

⁶⁶ Source: *Transports de la Région Lombardie* [en ligne] consulté le 16/11/08

⁶⁷ Source: "Trasporti della Lombardia", Wikipedia

fonction cette liaison longue d'environ 540 Km, qui pourrait devenir l'une des plus attractives d'Europe au niveau touristique. Il s'agirait en effet d'un parcours fascinant depuis les Alpes tessinoises jusqu'à la mer Adriatique en passant par les parcs du Tessin, les canaux historiques de Milan et la vaste plaine du Pô. Si la priorité sera donnée à la partie Locarno-Arona-Milan, avec une probable participation financière aussi de la Confédération helvétique, il ne faut pas sous-évaluer l'importance culturelle de l'ensemble de la voie fluviale qui unirait deux capitales du cinéma, soit Locarno et Venise, en promouvant une nouvelle forme de tourisme éco-compatible et un DTD pour les zones traversées.

35 / Voie navigable Locarno - Milan - Venise⁶⁸



Le **principaux projets⁶⁹**, ayant des influences pour le DTD de la Regio Insubrica concernent surtout la mobilité ferroviaire et routière avec des infrastructures à forts effets territoriaux induits.

Tab.4 / Projets de nouvelles infrastructures en Lombardie

Mobilité ferroviaire	Description	Travaux
ligne Arcisate-Stabio	tronçon italien du projet FMV (Mendrisio-Varese)	2007-2010
ligne Gallarate-Malpensa	accessibilité nord à Malpensa (axe Simplon et Gothard via FMV)	période encore inconnue
ligne Bergamo-Seregno	première partie du doublement des lignes d'accès à la Suisse (couloir AlpTransit Gothard)	2014-2021
ligne Seregno-Chiasso	deuxième partie du doublement des lignes d'accès à la Suisse (couloir AlpTransit Gothard)	2014-2021
Mobilité routière		
autoroute Pédemontana	connexion autoroutière directe est-ouest passant au nord de Milan et reliant les aéroports de Malpensa et de Orio Al Serio (Bergamo) grâce à une nouvelle autoroute entre Gallarate et Monza et des bretelles autoroutières vers Como et Varese (prolongement de l'actuelle autoroute jusqu'à la frontière de Stabio-Gaggiolo)	2010-2015
autoroute Como-Varese	liaison autoroutière directe	période inconnue

Source: OTI Lombardia

⁶⁸ Source: SwissInfo (2008, 10 juillet), op.cit

⁶⁹ Osservatorio territoriale infrastrutture lombarde: www.otilombardia.it, (consulté le 29.10.08), modifié

CHAPITRE 4

Cadre territorial élargi (Regio Insubrica)

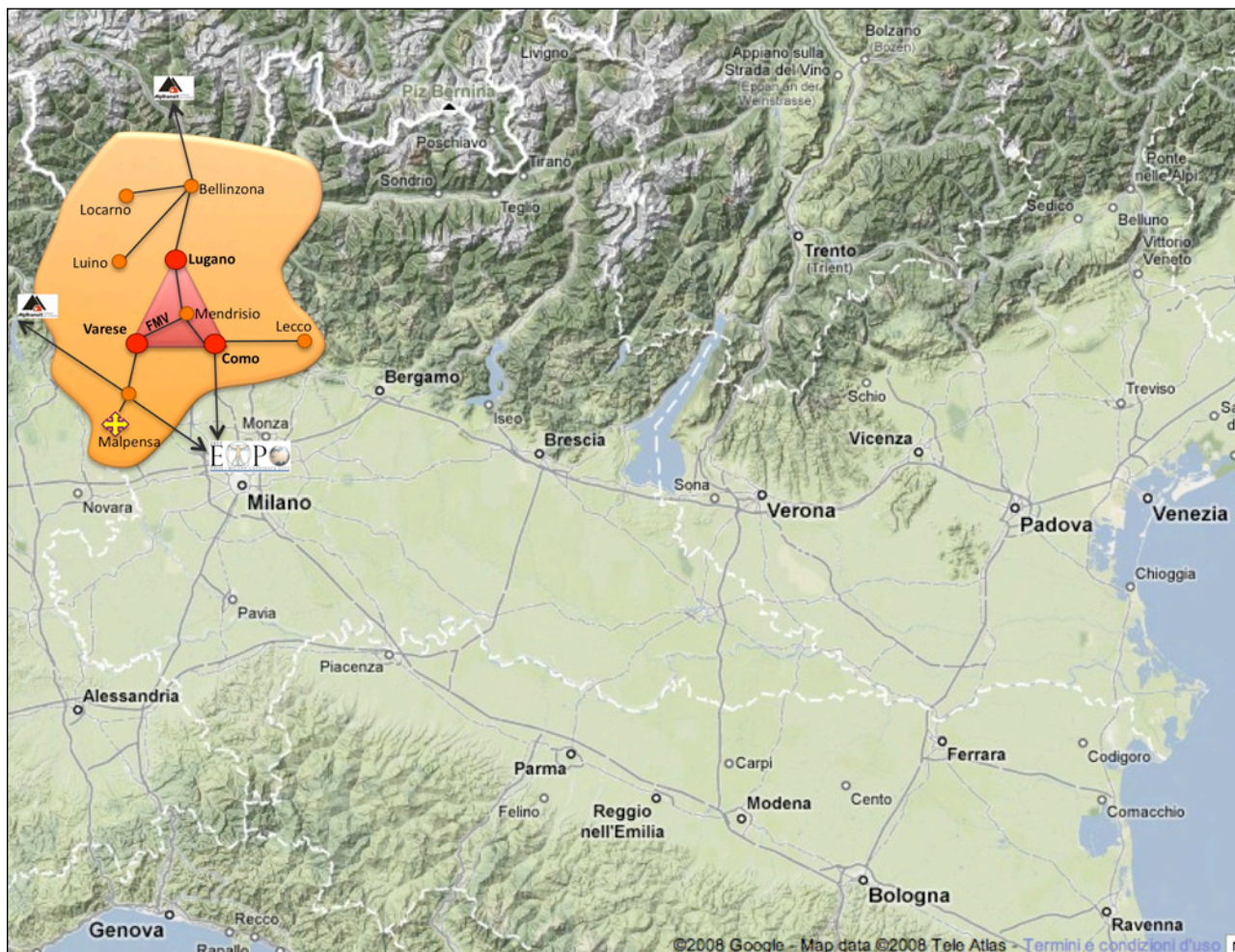
4.1 RI: vers quel modèle de développement territorial ?

Après avoir illustré les principaux instruments d'aménagement du territoire, les grands projets de développement d'infrastructures de transport en Suisse et en Italie et les modèles de développement territorial envisagés par le Canton Tessin et la Région Lombardie, nous pouvons aborder brièvement la question de la compatibilité de ces modèles au niveau de l'espace transfrontalier insubrien.

Dans la planification territoriale analysée, aussi bien le plan directeur cantonal tessinois (PDC) que le plan territorial régional lombard (PTR), insistent sur la nécessité de renforcer le polycentrisme. En Lombardie ceci signifie renforcer principalement les axes tangentiels de la métropole milanaise permettant ainsi de connecter les différents pôles de son hinterland et de décongestionner le centre. Un de ces axes tangentiels est représenté par le système urbain nommé "Città dei Laghi" (bien visible dans l'image 17 à la page 46), qui comprend les villes de Varese, Como et Lecco. Ce système représente en particulier la poursuite "naturelle" de la Città-Ticino vers la métropole milanaise.

Au niveau des transports plusieurs projets suivent cette volonté de renforcer le polycentrisme en intégrant au mieux les systèmes urbains de la "Città Ticino" et de la "Città dei Laghi" dans ce que nous pouvons appeler comme la "Métropole insubrienne".

36 / De la région urbaine transfrontalière à la Métropole Insubrienne⁷⁰



⁷⁰ Source: Google Maps (modifié)

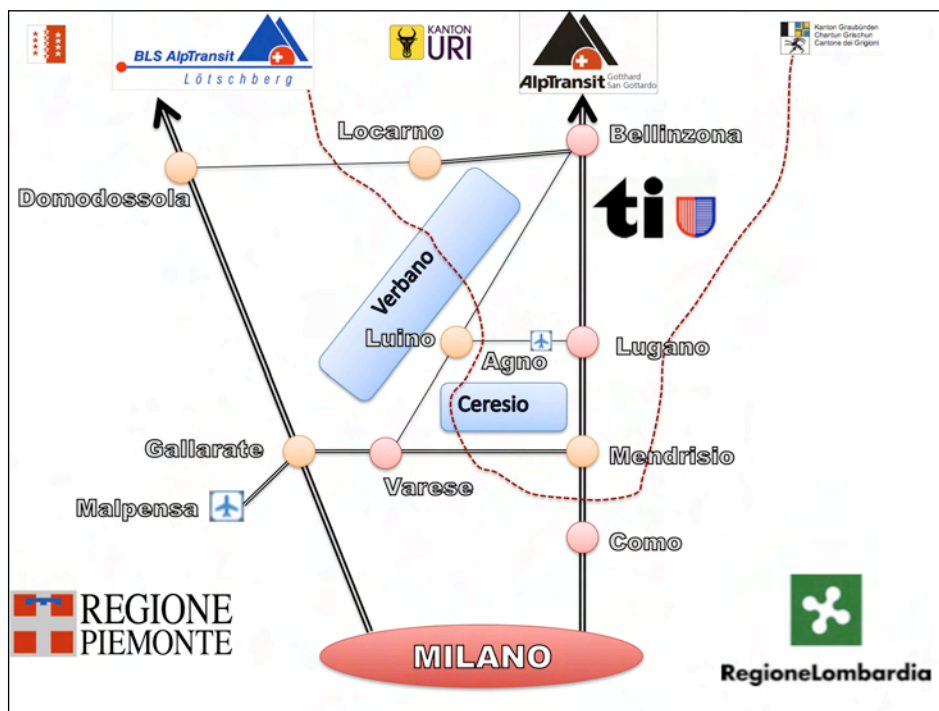
L'idée de construire à long terme une véritable Métropole Insubrienne, comme projet de développement territorial souhaitable, ne relève pas de l'utopie. Les critères fondamentaux indispensables à la structuration d'une telle métropole sont en fait déjà présents. Ces principaux critères sont: les infrastructures de transport, la taille démographique, l'interdépendance fonctionnelle des espaces, le système de relations externes et la cohérence socio-politique.

● **Infrastructures de transport**

Les axes de transports principaux permettant de structurer cette "métropole insubrienne" entre la "Città Ticino" et la "Città dei Laghi", en favorisant un DTD grâce à une structure polycentrique bien définie, sont:

- **Bellinzona - Luino - Gallarate**: ligne TILO prochainement exploitée avec un horaire cadencé
- **Locarno - Milan**: voie lacustre navigable vraisemblablement réalisée pour Expo.2015
- **Locarno - Domodossola**: ligne ferroviaire "Centovallina" exploitée par touristes et pendulaires.
- **Bellinzona - Lugano - Mendrisio - Como**: ligne TILO cadencée à la demi-heure
- **Lugano - Mendrisio - Varese - Gallarate - Malpensa**: future ligne TILO en construction (projet FMV)
- **Lugano - Ponte Tresa**: ligne régionale transfrontalière; des projets d'amélioration de la ligne avec l'intégration de l'aéroport régional de Lugano-Agno et la poursuite jusqu'au centre de Lugano sont prévus. A long terme cette ligne pourrait être prolongée jusqu'à la ville de Luino.

37/ Réseau ferroviaire de la Regio Insubrica



Ces infrastructures permettent d'assurer l'accessibilité des petits-moyens centres grâce à l'amélioration des interfaces locales pour la complémentarité modale et au raccordement du réseau régional transfrontalier aux réseaux longs (AlpTransit, Malpensa, Lugano-Agno).

Les projets FMV, AlpTransit au Sud de Lugano et le développement de la ligne Lugano - Ponte Tresa (prolongement jusqu'au centre ville de Lugano, intégration de l'aéroport de Agno et à long terme prolongement jusqu'à Luino) assureront une desserte performante grâce aux trains TILO, à l'image d'un **métro-léger**, des différents quartiers de la Métropole Insubrienne.

● **Taille démographique**

La mise en réseau des agglomérations de Lugano, Mendrisio-Chiasso, Como et Varese permettra de dépasser le seuil critique de 1 million de résidents. Plus en général dans un rayon de 25 km depuis la frontière nationale on trouve une population de plus de **1,5 millions de résidents**, ce qui constitue une taille démographique significative dans l’optique du projet de structuration d’une Métropole à l’échelle transfrontalière.

● **Interdépendance fonctionnelle**

Outre au facteur démographique le projet de “Métropole Insubrienne” est bien réalisable si on prend en compte l’interdépendance fonctionnelle existante entre ses zones constitutives. Cette interdépendance, qui confirme une certaine cohérence économique, sociale et culturelle de la métropole, est bien saisissable si on considère le **taux de pendularité** (voir Tab.5).

Tab.5 / Indicateurs de l’interdépendance fonctionnelle

Pendulaires entre les agglomérations tessinoises en 2000 (Bellinzona, Locarno, Chiasso-Mendrisio et Lugano)	
Entrants	78'589
Sortants	73'673

Frontaliers italiens travaillant au Tessin (Como, Varese, Verbanio-Cusio-Ossola)	
Como	11'753
Varese	13'699
Verbano-Cusio-Ossola	3'382
Tot. front. entrants au Tessin	28'834

Cette métropole transfrontalière disposerait ainsi du poids démographique, du dynamisme économique, de la vivacité culturelle, et d’une suffisante accessibilité multimodale permettant de concurrencer / dialoguer en particulier avec les grandes métropoles voisines de Milan ou Zurich.

Pour saisir vraiment toutes ces possibilités de DTD, sans subir constamment des problèmes relevant de l’effet de taille entre le Tessin et la Lombardie, l’institutionnalisation politique de la Regio Insubrica et sa visibilité sur la scène des négociations bilatérales entre la Suisse et l’Italie s’imposent.

● **Système de relations externes**

Au niveau territorial, la force économique, le poids politique-institutionnel et le rayonnement socio-culturel découlant de la mise en réseau des villes insubriennes, ne constitueraient plus un simple champ d’influence d’arrière-pays. Il faut en fait considérer que Lugano est la troisième place financière de Suisse, que Como et Varese possèdent un important tissu culturel, économique et entrepreneurial ainsi que Mendrisio renforce progressivement sa position d’avant-garde dans les systèmes de mobilité durable et la recherche architectonique. La sphère d’influence de la Regio Insubrica pourrait ainsi s’inscrire à long terme au niveau des autres métropoles européennes. L’excellente accessibilité assurée par les réseaux longs (en particulier le voisin aéroport intercontinental de Malpensa) constitue en outre un atout stratégique pour l’arrivée de nouvelles entreprises et sièges de multinationales.

● **Cohérence socio-politique**

La présence de l’institution de la Regio Insubrica pour la promotion du développement de l’espace transfrontalier insubrien constitue un premier substrat socio-politique commun pour la construction d’un sentiment d’appartenance à l’espace transfrontalier insubrien.

4.2 Institutionnalisation de la Région Insubrica

L'Europe naissante, en train d'abattre ses frontières, et le refus du peuple suisse à l'Espace économique européen (EEE) en 1992, ont obligé les autorités helvétiques à parcourir la voie complexe des accords bilatéraux afin de maintenir des relations socio-économiques avec les pays voisins. Mises à part les négociations bilatérales sur les grands enjeux politiques tels que la libre circulation des personnes, le transport aérien, l'agriculture, les transports terrestres, etc., la seule perspective pour entrer dans des rapports d'échanges avec l'Europe reste le développement de la coopération transfrontalière entre les régions suisses et européennes confinantes.

Les bases de la coopération transfrontalière en Europe étaient en réalité lancées déjà en 1980 avec la *Convention de Madrid*, entrée en vigueur en Suisse le 4 juin 1982, qui constitue la base générale commune de la coopération transfrontalière - régionale et communale - en Europe.

Les premières relations entre le Tessin et la Lombardie datent aussi du début des années 1980 lorsque le Canton et la Région, confrontés à des problèmes communs de trafic de frontière, ont noué leurs premiers contacts formels.

Depuis 1981 une commission rassemblant la Junte régionale lombarde, le Conseil d'Etat tessinois et des hauts fonctionnaires des deux administrations se rencontre régulièrement et aborde différents thèmes relatifs à la problématique des transports. Les thématiques principales concernent plus précisément:

- l'amélioration de la viabilité de la zone de frontière ;
- le développement et l'amélioration des réseaux de transport en commun ;
- les NLFA helvétiques, leur intégration dans le territoire et leur raccordement dans le réseau ferroviaire italien. (FISCHER C., TORRICELLI G-P. 1999 : 15)

En 1989 la Junte régionale lombarde et le Conseil d'Etat tessinois signent une première motion d'engagement pour mener une action commune dans le domaine des transports et se proposent d'élargir la coopération à d'autres domaines.

L'Accord-cadre du 24 février 1993 entre la Confédération suisse et la République italienne sur la coopération transfrontalière des collectivités et autorités régionales et locales⁷¹ confirme les dispositions de la Convention de Madrid et désigne les collectivités et autorités territoriales désormais habilitées à conclure ensemble des accords sans intermédiaires (SECO 2006 : 16)⁷². Il formalise aussi la volonté des partenaires d'améliorer le système des transports transfrontaliers, tant en ce qui concerne les réseaux longs (ligne du Gothard) que les réseaux courts (régionaux et locaux). Le projet de nouvelle liaison ferroviaire entre Lugano et Varese est à ce moment mentionné pour la première fois.

Les relations bilatérales entre le Canton Tessin et la Région Lombardie ont fait sans doute preuve d'efficacité par rapport au passé, lorsque les problèmes de voisinage étaient traités par des commissions internationales (italo-suisse) bilatérales et réglés par des traités internationaux qui avaient de la peine à élaborer des solutions spécifiques aux contextes locaux transfrontaliers.

⁷¹ CONSEIL FEDERAL, GOVERNO ITALIANO (24 février 1993), op.cit.

⁷² SECO - secrétariat d'Etat à l'économie (2006). *La Suisse et la coopération territoriale européenne*. Berne : SECO / [en ligne] www.interreg.ch

Toutefois, le problème de l'effet de taille entre le Tessin (323'542 habitants résidents en 2006) et la Lombardie (9'545'441 habitants résidents en 2006) rendent, comme nous l'avons vu précédemment, les besoins en mobilité et les priorités relatives pour la réalisation d'infrastructures de transports fort disparates. Pour coopérer efficacement il faut en effet rechercher des partenaires de même niveau et avec plus ou moins les mêmes exigences, afin de constituer une masse critique suffisante pouvant exercer des revendications sur les milieux institutionnels supérieurs.

La mise en place d'un organe de négociation intermédiaire entre la Région Lombardie et le Canton Tessin (ou plus en général entre Rome et Berne) a été toujours plus ressentie comme une condition indispensable au développement de la coopération transfrontalière en particulier pour l'élaboration de projets de développement territorial et de transports.

C'est ainsi qu'en 1995 est née l'institution de la **Communauté de travail Regio Insubrica (RI)**, association de droit privé, qui comprend les territoires institutionnels du Canton Tessin et des provinces italiennes de Como, Varese en Lombardie et Verbano-Cusio-Ossola en Piémont et rassemble plus de 160 membres (entre associations, communes, sous-régions, etc.). Dès 1997 ont été signés des accords avec la RI même les provinces de Lecco et Novara.

Au niveau géographique cette région correspond à l'élargissement du Tessin vers le Sud en incluant les provinces de Como, Varese, jusqu'au nord de Milan (Gallarate, Busto Arsizio, Saronno) et vers l'ouest en incluant les provinces de Verbano-Cusio-Ossola.

Cette zone rassemble ainsi une population d'environ 1'800'000 personnes réparties sur trois provinces italiennes et un Etat confédéré avec 626 communes et une surface de 7'252 Km². ⁷³

La réduction de la coopération transfrontalière stricte à l'intérieur de ce périmètre permet de disposer d'un meilleur équilibre au niveau de la répartition démographique entre les deux Etats et les trois pôles majeurs de Lugano, Como et Varese en tant que partenaires réciproques.

Le but de la RI est ainsi celui de la *"promotion de la coopération transfrontalière, en étudiant et si possible réalisant, projets communs pour le développement dans le champ économique, des transports et des communications, environnemental et culturel, de l'aire italo-suisse des trois lacs préalpins (Lario, Ceresio et Verbano), tout en respectant la souveraineté et les intérêts spécifiques des autorités locales et régionales"* (Art.1, REGIO INSUBRICA 1995)⁷⁴.

La RI n'a donc qu'un caractère de propositions et de coordination sans disposer d'aucun pouvoir décisionnel. Ses statuts prévoient que les activités ne doivent en aucun cas se superposer ou interférer avec ceux des institutions politiques. La RI doit ainsi:

- ▶ donner des impulsions novatrices et lancer des idées ;
- ▶ abattre les obstacles formels et bureaucratiques et le manque de connaissances réciproques des différents acteurs ;
- ▶ diffuser un esprit transfrontalier.

⁷³ Site officiel de la Régio Insubrica

⁷⁴ Dichiarazione di Intesa comunità di lavoro "Regio Insubrica" approuvée le 19 janvier 1995, op.cit.

Différents groupes de travail ont été créés à ce propos. Celui qui traite de l'aménagement du territoire et de la mobilité s'est fixé comme objectif la promotion de la liaison ferroviaire Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa (FISCHER C., TORRICELLI G-P. 1999 : 17).

L'institutionnalisation de la RI a été ainsi le résultat d'une prise de conscience de l'existence d'un espace géographique, culturel et historique commun. Il s'agit donc d'un essai original de "structurer un territoire politique sur un espace structuré sur le plan économique" (SOLLERO A. 2004 : 9)⁷⁵.

A la base de l'initiative il y a en effet la volonté de transformer la frontière-limite en une frontière-territoire avec la possibilité de se reconnaître et de s'identifier en raison du patrimoine historique, culturel et paysager commun.

Il s'agit enfin d'une institution indispensable pour la réalisation du projet territorial de la "Métropole insubrienne" que nous avons précédemment décrit.

38 / Le territoire de la Communauté de travail de la Région Insubrica



⁷⁵ SOLLERO A. (2004), *La région insubrica: la formation, les enjeux et les perspectives de la région transfrontalière italo-suisse*, op.cit.

4.3 Potentialité et limites de la RI⁷⁶

La naissance de la Regio Insubrica a représenté sans doute un tournant dans la coopération transfrontalière. Pour la première fois les autorités politiques tessinoises et lombardes (voir les fonctionnaires des administrations fédérales suisses et étatiques italiennes) ont disposé d'un forum de discussion pour négocier et lancer des projets coordonnés à l'échelle transfrontalière.

En particulier la RI a permis *“une meilleure connaissance réciproque, entre les acteurs politico-institutionnels suisses et italiens et parfois elle a permis de résoudre des problèmes communs comme par exemple la pollution des lacs ou le trafic pendulaire”*. Les relations bilatérales précédentes avaient en effet de la peine à saisir les réels problèmes communs des régions frontalières. *“Le projet de la nouvelle FMV, en tant que réponse à l'échelle de la RI aux problèmes de mobilité transfrontalière, s'est concrétisé autour des colloques et des discussions lancées par la Regio”*. La nature de la RI ne permet toutefois pas de pousser beaucoup plus loin la coopération qui se limite ainsi à des “simples” tables rondes de discussions et d'esquisses de projets communs dans leurs grandes lignes. *“Une plus grande autonomie pourrait être sans doute une perspective très positive pour la RI mais les contraintes juridiques ne permettent pas actuellement une telle autonomisation”*. Un enjeu prioritaire serait plutôt une *“plus grande prise de conscience des potentialités réelles, en termes propositionnels, dont la Regio déjà dispose et avec lesquelles elle pourrait exercer quand même des revendications au niveau des gouvernements chargés du pouvoir exécutif et décisionnel”*. En particulier il serait important d'arriver à *“un plus grand engagement personnel de la part des acteurs participants aux discussions de la Regio”*, afin d'élaborer des programmes de DTD communs qui pourraient être soumis successivement aux gouvernements respectifs. Trop souvent, les acteurs se manifestent en effet individuellement ou bilatéralement (SOLLERO A. 2004 : 48) et *“plusieurs des premiers fondateurs de la RI sont désormais sortis de la scène politique, sans être remplacés”*. On est ainsi donc dans une *“phase de transition, qui nécessite une claire redéfinition des modalités avec lesquelles la coopération transfrontalière au sein de la Régio Insubrica devra continuer”*. Une possibilité intéressante pourrait être l'amélioration de la planification territoriale inter-communale entre les communes intéressées par exemple par des projets transfrontaliers tels que la FMV.

Les limites principales de la RI peuvent être ainsi résumés:

- impossibilité, à l'état actuel, de développer la Regio comme une institution politique transfrontalière plus autonome sur le plan décisionnel en raison d'impasses légales et juridiques ;
- engagement personnel souvent faible au niveau des acteurs politiques ou en prise directe avec des projets de développement.

Si la Regio arrivera à dépasser ces limites et les “localismes” qui caractérisent encore aujourd'hui la majorité des initiatives, elle disposera déjà à ce stade d'une autonomie suffisante pour lancer des réflexions et des projets novateurs en faveur du DTD de l'espace transfrontalier insubrien.

Malheureusement, surtout du côté italien, la plus faible autonomie des régions (par rapport aux cantons suisses) et le manque de clairvoyance et stabilité politique à long terme, limitent la marge d'action de la coopération transfrontalière et l'ampleur des projets.

⁷⁶ D'après: entretien avec le Président du gouvernement tessinois On. **Marco Borradori** (entre guillemets extraits de l'entretien), Bellinzona, le 09 janvier 2009 (voir ANNEXE 2)

4.4 Mobilité et transports transfrontaliers

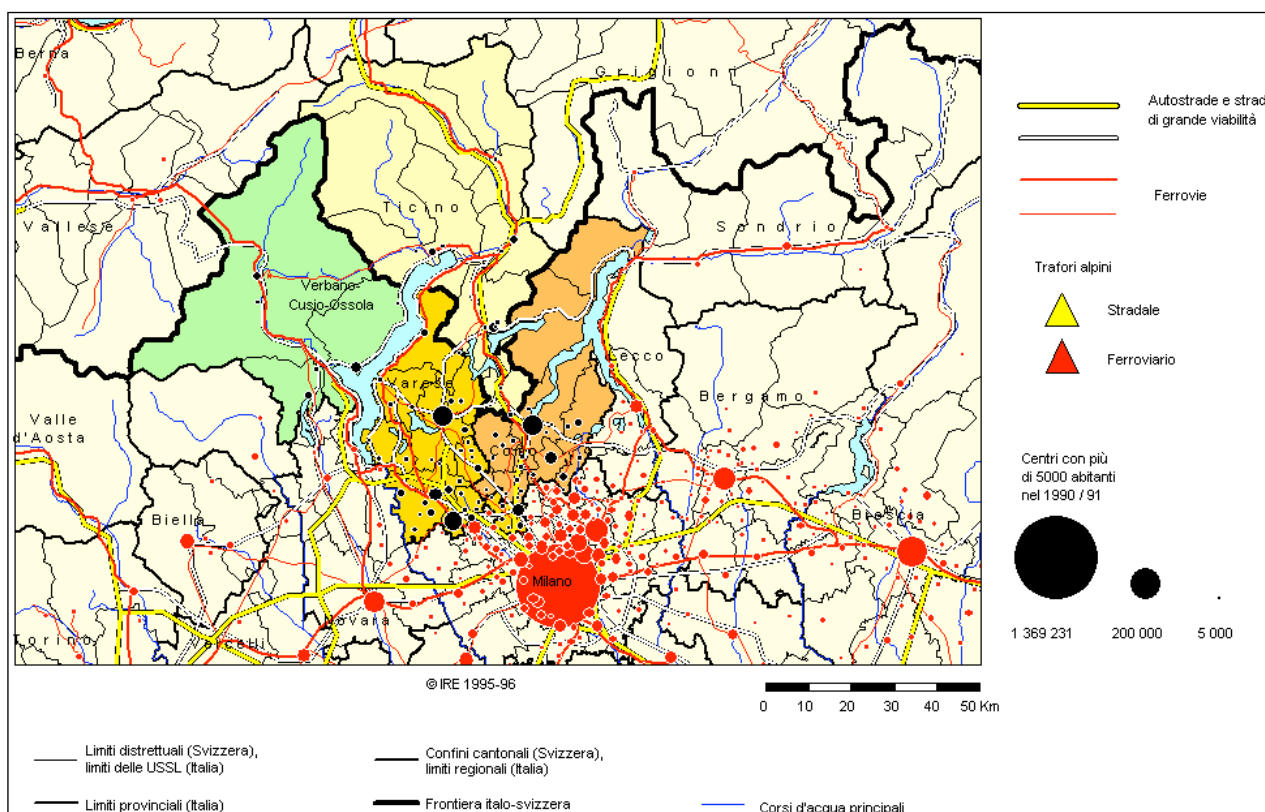
La mobilité peut être considérée comme une qualité à disposition d'un individu pour la satisfaction de ses besoins. Pour que la mobilité puisse être réalisée il est indispensable que l'individu manifeste cette "qualité" (demande de transport) et que les collectivités fournissent les équipements et les services nécessaires à sa satisfaction (offre de transport). En contexte transfrontalier plusieurs opportunités de travail, loisir, achats, etc. sont à la base d'une importante demande de transport. Le décalage entre l'espace fonctionnel de cette demande et l'espace institutionnel de la planification de l'offre de transport est toutefois à l'origine d'une importante "rugosité" lors de déplacements transfrontaliers.

4.4.1 Viabilité de l'espace transfrontalier

On peut considérer la viabilité de l'espace transfrontalier comme le degré de performance en terme de temps, coûts, possibilité d'effectuer un choix modal, etc. lors de déplacements transfrontaliers. L'ensemble de ces déplacements constitue la demande de transport transfrontalier, tandis que les infrastructures mises à disposition pour y répondre correspondent à l'offre de transport transfrontalier. Il faut souligner à ce propos que l'interaction entre la demande et l'offre de transport à l'échelle transfrontalière, ce qu'on considère ici comme le système de transport de la RI, est en même temps "cause et conséquence" du mode d'organisation du territoire.

L'organisation du territoire de la RI est en effet le résultat, comme nous l'avons illustré dans l'introduction, d'un développement territorial induit en particulier par les infrastructures de transports tel que la ligne ferroviaire du Gothard et du Simplon et la présence de la frontière.

39 / Le système de transport de la Régio Insubrica⁷⁷



⁷⁷ TORRICELLI G-P (1995), Atlante socio-economico della Regio insubrica, CD-ROM, Bellinzona: IRE

Plusieurs cas d'urbanisations engendrées par les infrastructures de transport sont bien visibles au Tessin, comme par exemple la ville de Chiasso, qui est le produit et le témoin d'une civilisation ferroviaire, basée sur des grandes infrastructures de contrôle et de triage des convois (RATTI, 1971)⁷⁸. Si la structure urbaine tessinoise est construite sur la dorsale du Gothard, en Italie c'est le noeud de Milan qui en revanche structure tout le système urbain: les pôles régionaux sont donc bien ou relativement bien reliés à Milan, alors qu'ils ne sont pas ou mal reliés entre eux (FISCHER C., TORRICELLI G-P. 1999 : 12).

En Suisse comme en Italie, dans la zone de frontière, les "réseaux courts", empruntent et s'organisent autour des infrastructures prévues par les "réseaux longs" (à l'exception des transports urbains ou des dessertes des régions de montagne).

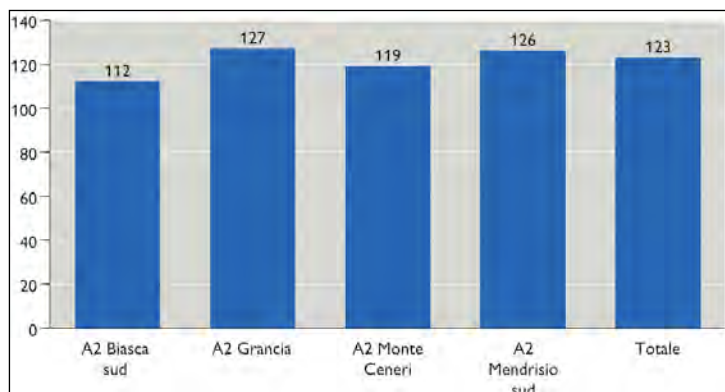
● Viabilité routière

La RI ne dispose donc pas d'un véritable réseau de transports transfrontaliers, mais de deux réseaux nationaux, ferroviaires et autoroutiers, avec quelques points de jonction. Pour ce qui concerne le réseau routier ces points sont :

1. Chiasso-Brogeda (tronçon **Mendrisio-Como**) ;
2. Stabio-Gaggiolo (tronçon **Mendrisio-Varese**).

40 / Croissance du trafic sur l'autoroute A2 en 2005 par rapport au 1995

1. L'autoroute A2 Bâle-Chiasso est l'axe principal de communication aussi bien pour le trafic de transit que pour le trafic pendulaire entre Lugano, Mendrisio et Chiasso/Como. La superposition de différents flux de trafic atteint désormais les limites de capacité pour le système autoroutier, sur lequel transitent chaque jour à la hauteur de Maroggia, entre Mendrisio et Lugano, 55'327 véhicules⁷⁹.



La croissance du trafic sur cette autoroute a été particulièrement significative dans la partie méridionale, en particulier à Grancia (127 %) et à Mendrisio sud (126 %), ce qui laisse bien imaginer que le trafic pendulaires sur l'axe Lugano-Mendrisio-Chiasso/Como est le principal responsable.

À la différence de l'autoroute A2 (Bâle-Chiasso) / A9 (Chiasso-Milan), qui assure une connexion directe et sans rupture de charge entre Mendrisio et Como, les liaisons routières vers Varese sont particulièrement difficiles.

2. En 1991 l'ouverture de la semi-autoroute A394 Mendrisio - Stabio Est a amélioré partiellement l'accessibilité entre la zone industrielle de Stabio et la zone commerciale de Mendrisio.

⁷⁸ RATTI R.(1971), *I traffici internazionali di transito e la regione di Chiasso*, Fribourg: Ed. Universitaires

⁷⁹ Source: DT(2007a), *Una mobilità sostenibile per la Città-Ticino*, op.cit,

Un projet de prolongement de cette semi-autoroute jusqu'à la frontière de Stabio Gaggiolo est prévu par la Confédération (voir carte **ANNEXE 3**) et pourra en principe bénéficier des financements prévus par le FI. Ce prolongement devrait ensuite s'insérer, sans rupture de charge, dans le réseau autoroutier italien en direction de Gênes, grâce à une nouvelle bretelle en Italie en direction de Varese. Comme le montre bien la carte figurant en annexe (**ANNEXE 4**), cette bretelle est une partie du projet de la nouvelle autoroute "*Pedemontana*" précédemment évoqué.

Toutefois, même si le projet de prolongement de l'autoroute A394 jusqu'à la frontière de Stabio-Gaggiolo est prévu dans les plans de la Confédération et du Canton, il est fortement contesté par la population locale qui craint d'une augmentation importante du trafic de transit induit par les pendulaires entre Como et Varese. Le résultat de la commune de Stabio lors de la votation du 21 avril 2002 (voir **ANNEXE 5**) est emblématique du mécontentement populaire sur ce projet. Le risque serait que les pendulaires italiens entre Como et Varese, plutôt d'emprunter la nouvelle autoroute "*Pedemontana*" située plus au sud, passent d'avantage sur la bretelle via Stabio-Mendrisio-Chiasso. En effet, les péages sur les autoroutes italiennes, gérés par des sociétés privées, sont très chers.

L'état actuel de la desserte routière n'est cependant pas une solution durable compte tenu du fait que la liaison Mendrisio-Varese, exception faite pour l'actuelle semi-autoroute A394, contraint les automobilistes à emprunter d'abord la route cantonale jusqu'à Stabio-Gaggiolo (très trafiquée) puis une route provinciale italienne longue et tortueuse avant de pouvoir rejoindre Varese.

Sur cet axe les flux du trafic n'ont cessé de croître suite au développement de la zone industrielle de Stabio et des centres commerciaux de Mendrisio San Martino qui attirent des milliers de pendulaires chaque jour.

Le volume de trafic est extrêmement élevé pour une route traversant le centre de Stabio et la qualité globale de l'infrastructure est insuffisante en raison de son tracé étroit et sinueux jusqu'à Varese. Le tableau suivant montre l'évolution du trafic routier sur l'axe Mendrisio-Varese. Ces volumes de trafic se traduisent par un éloignement spatio-temporel des villes de Mendrisio et Varese, en particulier aux heures de pointe.

Tab.6 / Evolution du trafic routier à la frontière de Stabio-Gaggiolo⁸⁰

	1995	1996	1997	2007
Stabio Gaggiolo	11'780	12'058	12'582	16'794

Il apparaît ainsi qu'au niveau de la circulation routière, le trafic est fortement compromis quotidiennement aux heures de point sur les axes principaux reliant les agglomérations de Lugano, Como et Varese, en raison d'importants bouchons en particulier à l'échangeur autoroutier de Mendrisio. La demande sur les principales liaisons routières transfrontalières est ainsi extrêmement élevée, avec environ 42'000 personnes qui quotidiennement entrent et sortent de la Suisse.⁸¹

Le trafic individuel motorisé au Mendrisiotto ayant comme origine / destination l'Italie atteint environ un tiers des déplacements totaux (31-35 %).⁸²

⁸⁰ Source: années 1995-1997, FISCHER C. TORRICELLI G-P, année 2007, USTAT

⁸¹ Conférence du Conseiller d'Etat Marco Borradori du 29 septembre 2008 sur le thème "Nouvelle liaison ferroviaire Lugano (Como) - Mendrisio - Varese - Gallarate - Malpensa"

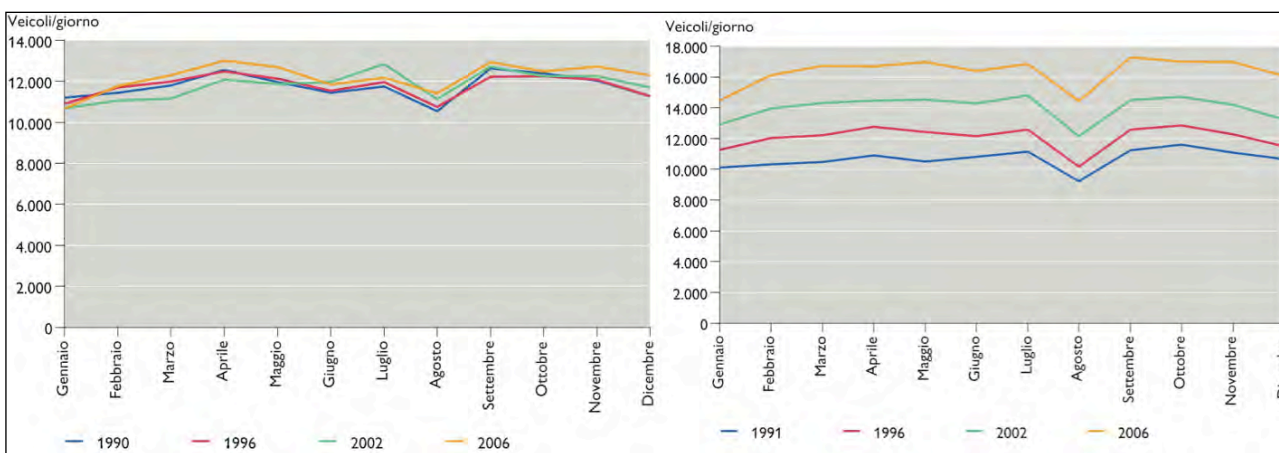
⁸² DT (2002a), *Piano dei trasporti del Mendrisiotto*, incarto ridotto, p.46

L'évolution saisonnière, visible dans la figure ci-dessous permet de saisir une fois encore la typologie du trafic routier sur les deux axes principaux reliant Lugano et Mendrisio aux villes insubriennes des provinces italiennes de Como et Varese.

On peut bien déduire comment, en particulier sur l'axe Mendrisio-Varese (figure 41b), il s'agit de flux de trafic de pendulaires italiens actifs dans le secondaire et le tertiaire du Mendrisioto ou du Luganese, et qui subissent une importante diminution pendant la période des vacances estivales.

41a/ Trafic journalier moyen à Coldrerio (Mendrisio-Como)

b/ Trafic journalier moyen à Stabio (Mendrisio-Varese)⁸³



Si les fluctuations saisonnières restent inchangées, la croissance, en termes absolus de véhicules de transit quotidien, a été particulièrement significative sur l'axe Mendrisio-Varese en raison de l'important développement de la zone industrielle de Stabio et de la zone commerciale de Mendrisio San Martino au cours des années 1990.

La congestion du réseau routier est en outre de plus en plus à l'ordre du jour y compris les dimanches, en raison du fort développement commercial de la plaine de San Martino en périphérie de Mendrisio qui accueille, en particulier, l'un des plus importants Factory Outlet mondiaux: le *Fox Town*.

Ce fameux centre commercial a vu le jour en 1995 dans une période de "souplesse" dans la planification de la plaine de San Martino. Initialement construit comme simple dépôt avec une faible fréquentation, il est aujourd'hui un pôle commercial de renommée mondiale, avec plus de 250 marques rassemblés dans 160 magasins. En 2000 il attirait un public de 800'000 usagers par année, en 2005 les visiteurs ont été bien plus de 2 millions.

● Viabilité ferroviaire

La mobilité ferroviaire est fortement pénalisée par la présence de la frontière, qui souvent se traduit avec une divergence spatio-temporelle par rapport aux mêmes déplacements effectués en voiture (sans rupture de charge et dans des bonnes conditions de viabilité). L'espace pouvant être atteint par des connexions ferroviaires est ainsi hautement anisotrope. Au niveau des déplacements transfrontaliers le passage obligé est la gare internationale de Chiasso, où tous les trains nécessitent des arrêts techniques plus ou moins longs pour le changement de locomotive et pour les contrôles douaniers.

⁸³ Source: DT(2007a), *Una mobilità sostenibile per la Città-Ticino*, op.cit., p.11

Font toutefois exception les trains *Cisalpino* reliant directement Lugano à Como, mais qu'ils ne sont pas forcément avantageux pour les pendulaires, en raison de leur faible fréquence, de leur très faible fiabilité (presque toujours en retard) et de leur nombre d'arrêts insuffisant (même en gare de Chiasso le train effectue un arrêt technique de quelques minutes sans que les passagers puissent monter ou descendre du train).

Ce phénomène, qui génère des frictions et des résistances au mouvement dans l'espace transfrontalier, prend le nom de "rugosité". Il peut se traduire par un allongement des parcours, une augmentation des temps de déplacement, de la consommation d'énergie, des coûts, etc. (BAVOUX et all. 2005 : 220).

La rugosité au niveau des déplacements ferroviaires peut se manifester aussi bien à cause d'obstacles topographiques (qui ont par exemple empêché le développement d'infrastructures linéaires permettant des hautes vitesses commerciales), qu'au niveau institutionnel, à cause des ruptures de charge, des temps d'attente à la frontière pour le changement de train ou locomotive et du manque de communauté tarifaire transfrontalière.

Ces frictions vont se traduire par une sorte de divergence spatio-temporelles lors des déplacements en train entre les villes principales du Tessin et de la Lombardie.

Tab.7 / Exemples des temps moyens de voyage depuis Mendrisio en train et en voiture

Destination	Temps de voyage	commentaire
Lugano (20 Km)	20min 15 min	trains régionaux TILO voiture
Bellinzona (40 Km)	1h00 30min	trains régionaux TILO voiture
Como (15 Km)	35min 20min 15min	train avec changement de à Chiasso voiture depuis décembre 2008 avec les nouveaux trains régionaux TILO
Varese (20 Km)	2h45 45min 25min	train avec changement à Chiasso et Milano Porta Garibaldi avec BUS mais en service uniquement 2 fois par jour (matin et soir) voiture
Aéroport de Malpensa (50 Km via Varese) (65 Km via Milano)	2h00 1h00 50min	train avec changement à Chiasso et porosite par bus ou trasbordement à la gare FNM de Milano Cadorna (train Malpensa Express) avec BUS privé de la compagnie StarBus qui relie Lugano et Mendrisio 11 fois par jour à l'aéroport de Milan Malpensa voiture
Bergamo (100 Km)	2h00 1h	train avec changement à Chiasso et Milano Centrale voiture

42/ Nouveaux trains TILO

Depuis le changement d'horaire 2009 des améliorations en termes de diminution de la rugosité lors de déplacements transfrontaliers ont été introduites, grâce à l'utilisation des nouveaux trains polycourants FLIRT (*Fast Light Innovate Regional Train*) qui permettent de relier tous les centres de la Métropole Insubrienne sur l'axe Bellinzona-Lugano-Mendrisio-Chiasso-Como sans rupture de charge (voir **ANNEXE 6**).



À Como et à Albate seront ensuite assurées des correspondances pour Milan. Cette première étape a été toutefois difficile à réaliser. En effet, si en Suisse plusieurs sources de financement sont toujours prévus afin d'assurer une desserte minimale du territoire national, il n'en va pas de même en Italie où les trains non couvrant pas leurs coûts d'exploitation ne peuvent pas circuler. Les coûts annuels de cette extension transfrontalière sont estimés à 2,3 millions de francs. Ils sont couverts entièrement par la Confédération à hauteur de 52% et par le Canton Tessin à hauteur de 48%. En contrepartie l'Italie s'est engagée dans la construction d'un parking P+R de 300 places de stationnement à proximité de la gare de Albate-Camerlata.

Malheureusement, après plusieurs mois d'exploitation du nouvel horaire qui prolonge le service TILO jusqu'à Albate-Camerlata, aucun P+R n'a pas encore été réalisé. Les quelques 40'000 pendulaires frontaliers qui chaque jour entrent au Tessin pour travailler ne sont ainsi pas suffisamment encouragés à une complémentarité modale⁸⁴.

4.4.2 Les paradoxes du gain de temps et les risques pour les transports régionaux

La mobilité peut être qualifiée de durable si sa réalisation respecte l'intégrité de l'environnement, si elle permet d'assurer une bonne accessibilité des territoires pour tous les individus et si enfin elle promeut un développement économique et territorial équilibré.

Le train est un moyen de transports en mesure de répondre en principe à ce triple objectif, à condition toutefois que des investissements soient faits afin d'en améliorer la vitesse, la capillarité du réseau, les fréquences et le confort.

Tous les grands investissements en cours en faveur du train (AlpTransit, FMV, Rail2000, etc.) soulignent en particulier que le "gain de temps" constitue un atout indispensable pour la conquête de nouvelles parts de marché et d'usagers actuellement captifs des transports individuels motorisés (TIM). L'augmentation continue du prix de l'essence et l'application de mesures d'internalisation des coûts externes engendrés par les TIM (tels que la RPLP, la taxe sur le CO₂, les carburants, etc.) semble confirmer, à moyen terme, un futur plus rose pour le train et plus en général pour les transports publics qui s'organisent et densifient leur offre en particulier à proximité des noeuds du réseau ferroviaire.

Toutefois, le critère du gain de temps a été aussi malheureusement instrumentalisé d'une manière excessive à des fins politiques, mettant en danger, avec astuce et subtilité, la qualité du transport ferroviaire des régions périphériques.

Quelques exemples permettent de comprendre cet enjeu clé pour la mobilité durable du Mendrisiotto.

La nécessité de développer un service ferroviaire entre Lugano, Mendrisio, Como, Varese et Malpensa est sans doute une priorité pour le développement durable de la région transfrontalière insubrienne et du Mendrisiotto en particulier.

Or cette possibilité existait déjà depuis plusieurs décennies, par exemple en développant au Sud de Como, dans la gare de Albate-Camerlata, une simple connexion entre les lignes ferroviaires FS et FNM ce qui aurait permis de constituer un réseau régional complet en mesure de desservir directement, ou avec un seul transbordement, les pôles de Lugano, Mendrisio, Como, Varese, Gallarate, l'aéroport de

⁸⁴ Fissati 300, *pronti un centinaio* (30, janvier 2009), op.cit.

Milan-Malpensa et tout le reste de l'hinterland milanais (sans oublier les nombreuses gares au centre ville de Milan tel que Milano Porta Garibaldi, Milano Cadorna, etc.).

Toutefois, lorsqu'il a fallu faire un choix entre une harmonisation des horaires et de l'exploitation de l'infrastructure entre les compagnies (FS, FNM, CFF) ou la construction d'une nouvelle ligne "plus directe" et, dans ce sens, plus rapide via Mendrisio-Varese (projet FMV), le choix est ainsi tombé sur cette deuxième possibilité. Le critère de gain de temps en faveur du transport ferroviaire régional a été mentionné en tête pour justifier un projet plus ambitieux à moyen long terme plutôt que d'arrangements pratiques à court terme. Il serait ainsi plus convenable, disaient les autorités politiques, d'attendre une nouvelle infrastructure plus directe et rapide à moyen / long terme, au lieu de mettre en place à court terme un service régional intégré et coordonné sur la base des réseaux déjà existants.

La raison profonde et non explicitement mentionnée est toutefois différente.

Depuis l'ouverture de l'aéroport intercontinental de Malpensa en 1998 et la réalisation des NLFA, la Confédération et l'Etat italien ont en effet vu pour la première fois un "intérêt national" à soutenir un projet d'infrastructure comme la FMV, même si plus coûteux et long à réaliser par rapport à la possibilité d'harmonisation des services régionaux entre Chiasso-Como et les compagnies exploitantes CFF, FS, et FNM (strictement d'intérêt régional). Les intérêts nationaux stratégiques, bien que peu explicites, ont ainsi conditionné le choix d'un projet pensé au début comme exclusivement d'intérêt régional. Il s'agirait en particulier d'améliorer l'accessibilité d'un aéroport d'envergure européenne tel que celui de Malpensa (extrêmement mal desservi par les réseaux routiers et ferroviaires existants) et de relier les deux nouvelles transversales ferroviaires alpines du Gothard et du Lötschberg-Simplon, avant de développer un réseau ferroviaire transfrontalier qui n'intéresse qu'une minorité de pendulaires par rapport à la taille démographique d'une région telle que la Lombardie.

Dans cette optique, les avantages au niveau de la mobilité régionale, passent ainsi en deuxième plan, démontrant bien le caractère périphérique d'une région transfrontalière comme la RI qui autrement n'aurait pas droit, dans des délais temporels raisonnables, à une telle infrastructure de transport.

Deuxième exemple. Le nouvel horaire 2009 des CFF, en fonction depuis le 14 décembre 2008, a été étudiée, selon l'ex-régie fédérale, pour améliorer les liaisons au Tessin.

Avec l'introduction des "nouveaux" trains pendulaires ICN (presque 10 ans après leur introduction sur les lignes du pied du Jura sur l'axe est-ouest Genève-Lausanne-Bienne-Zürich-St.Gall), il y a en effet des gains de temps d'environ 15 minutes sur les liaisons Lucerne-Gothard-Lugano.


Le même gain est aussi assuré sur la ligne Zürich-Lugano-Milano par le renforcement des liaisons avec les trains pendulaires et bi-courants Cisalpino, déjà en fonction depuis 1997.

Cet avantage en termes de temps a toutefois par conséquence la suppression de tous les trains InterCity et EuroCity à destination de Chiasso/Milano, ce qui constituait auparavant un des derniers avantages découlant de la position de Chiasso en termes de mobilité ferroviaire, étant donné que tous les trains régionaux, inter-régionaux, nationaux et internationaux s'y arrêtaient. À titre d'exemple les trains directs pour Lucerne et Bâle sont passés des 9 prévus par l'ancien horaire à 3 seulement, comme le montre d'une façon étonnante l'exemple d'horaire ici dessous, sélectionné en choisissant uniquement les liaisons directes pour le dernier jour de l'horaire 2008 et le premier jour d'exploitation du nouveau (ces horaires restent les mêmes pour toute l'année et sont valables tous les jours de la semaine).







Toutes les autres relations entre Chiasso et Lucerne/Bâle seront assurées uniquement par des trains régionaux TILO (avec correspondance avec les ICN à Lugano) qui, dans une optique d'économie d'envergure, bénéficieront vraisemblablement de meilleurs taux de remplissage et donc d'une garantie de financement à long terme.

Il est particulièrement étonnant de voir circuler les trains ICN vides durant la journée entre Chiasso (où ces trains sont stationnés) et Lugano (où il entrent en service) sans possibilité, par le voyageur à destination ou en provenance du nord des Alpes, d'utilisation commerciale.

43 / Trains directs journaliers entre Chiasso et Bâle (via Lucerne) avec l'ancien horaire 2008

Détails	Gare/Arrêt	Date	Heure	Durée	Change	Voyage avec
1 <input checked="" type="checkbox"/>	 Chiasso  Basel SBB	13.12.08	dép. 06:28 arr. 10:51	4:23	0	IC
2 <input checked="" type="checkbox"/>	 Chiasso  Basel SBB	13.12.08	dép. 06:58 arr. 11:51	4:53	0	IR
3 <input checked="" type="checkbox"/>	 Chiasso  Basel SBB	13.12.08	dép. 08:31 arr. 12:51	4:20	0	IC
4 <input checked="" type="checkbox"/>	 Chiasso  Basel SBB	13.12.08	dép. 10:31 arr. 14:51	4:20	0	EC
5 <input checked="" type="checkbox"/>	 Chiasso  Basel SBB	13.12.08	dép. 12:31 arr. 16:51	4:20	0	EC
6 <input checked="" type="checkbox"/>	 Chiasso  Basel SBB	13.12.08	dép. 14:31 arr. 18:51	4:20	0	EC
7 <input checked="" type="checkbox"/>	 Chiasso  Basel SBB	13.12.08	dép. 16:31 arr. 20:51	4:20	0	EC
8 <input checked="" type="checkbox"/>	 Chiasso  Basel SBB	13.12.08	dép. 18:31 arr. 22:51	4:20	0	IC
9 <input checked="" type="checkbox"/>	 Chiasso  Basel SBB	13.12.08	dép. 19:20 arr. 23:51	4:31	0	EC

44 / Trains directs journaliers entre Chiasso et Bâle (via Lucerne) avec le nouveau horaire 2009

Détails	Gare/Arrêt	Date	Heure	Durée	Change	Voyage avec
1 <input checked="" type="checkbox"/>	 Chiasso  Basel SBB	14.12.08	dép. 06:41 arr. 10:53	4:12	0	ICN
2 <input checked="" type="checkbox"/>	 Chiasso  Basel SBB	14.12.08	dép. 07:11 arr. 11:53	4:42	0	IR
3 <input checked="" type="checkbox"/>	 Chiasso  Basel SBB	14.12.08	dép. 08:52 arr. 12:53	4:01	0	ICN

La suppression de trains directs à partir de Chiasso est encore plus étonnante au niveau de la connexion vers Milan. Des 34 trains directs qui étaient encore en service le 13 décembre 2008, le lendemain 5 seulement ont survécu !

Le critère du gain de temps toujours évoqué comme un atout indispensable pour concurrencer les TIM n'as plus de sens sûr ce point, vu que pour quelques 10 minutes épargnés, il faudra mettre en compte 1 ou 2 transbordements aux gares de Como ou Lugano.⁸⁵

⁸⁵ Il faut tenir compte que le choix modal est fortement influencé aussi par des facteurs non économiques tel que le confort (en particulier la minimisation des ruptures de charges pour la réalisation d'un déplacement)

Il faut tenir compte que la hiérarchisation du réseau n'a pas les mêmes conséquences pour toutes les régions. La ville de Chiasso par exemple trouve sa raison d'exister principalement en qualité d'interface de transports entre le trafic voyageur et le trafic marchandises des réseaux longs et courts. La naissance et le développement de cette ville a été en effet directement lié à son rôle de terminus entre les réseaux ferroviaires suisses et italiens.

Le déclassement de cette gare, désormais réduite au seul trafic régional, a ainsi des conséquences bien plus graves que pour d'autres agglomérations où, par contre, les gains de temps induits par la réorganisation des services ferroviaires seront globalement très avantageux.⁸⁶

L'horaire 2009 des CFF suit une tendance déjà en vigueur pour le transport aérien avec une radialisation de l'offre à partir de certaines plate-formes centrales nommées *hubs*. Dans ce sens Lugano et Bellinzona ont été institués comme *hubs* où convergent les trains régionaux (réseau court) assurant les connexions avec les trains nationaux et internationaux (réseau long). Or, comme pour le système "*hub and spoke*", devenu désormais un principe sacro-saint pour la rentabilité des compagnies aériennes, plusieurs inconvénients se manifestent, surtout au niveau des dérangements occasionnés par les transbordements qui ne satisfont pas tous les usagers.

Ces deux exemples montrent ainsi les deux visages du critère de gain de temps qui n'apparaît pas toujours comme une réelle amélioration en faveur d'une mobilité durable axée sur le chemin-de-fer et les transports publics locaux.

Cette façon de planifier et de subordonner les exigences régionales au bénéfice des grandes lignes de transport national constitue une sorte d'effet collatéral de la métropolisation, qui hiérarchise les réseaux et les liaisons entre les grands pôles sans prendre directement en compte les besoins des régions périphériques ou transfrontalières. Ce phénomène connu sous le nom d'implosion urbaine rapproche des centres éloignés mais, dans le même temps, éloigne des centres voisins avec des conséquences négatives évidentes pour le développement durable local. La diminution de l'accessibilité de ces régions est en partie la cause de la délocalisation des services et des emplois vers les centres supérieurs mieux desservis.

À la différence de Genève ou Bâle, situées sur la frontière et jouant le rôle de moteur économique principal pour leurs régions transfrontalières respectives, dans la RI il n'y a pas un seul centre suisse moteur. La seule ville suisse pouvant justifier par exemple des arrêts au niveau des grandes lignes ferroviaires internationales est sans doute Lugano. Toutefois considérer également Lugano comme gare terminus pour tous les trains nationaux ICN nationaux (à plus de 20 kilomètres depuis la frontière italienne), va être particulièrement pénalisant pour la région du Mendrisiotto, qui constitue par contre le véritable centre géographique de la "Métropole insubrienne" et qui disposait auparavant d'une gare internationale à Chiasso. La coopération horizontale au niveau des communes du Mendrisiotto (cadre territorial en étude dans le prochain chapitre) devient ainsi une tâche extrêmement prioritaire afin de pouvoir disposer finalement d'une masse critique suffisante pour revendiquer son autonomie, une qualité de services et pour lancer des projets novateurs de développement territoriale durable.

⁸⁶ Pour le Tessin les gains de temps ne dépendent pas de la hiérarchisation et ré-organisation du réseau et des gares. Bref, ce n'est pas la suppression des arrêtes pour les trains au Sud de Lugano qui fera diminuer les temps, mais l'introduction de trains pendulaires plus performants (CIS et ICN) sur la ligne de montagne du Gothard. Les arrêts techniques (contrôles douaniers ou simple stationnement) en gare de Chiasso continueront, raison pour laquelle un arrêt non commercial apparaît comme profondément contradictoire et pénalisant pour les transports publics de la région entière.

CHAPITRE 5

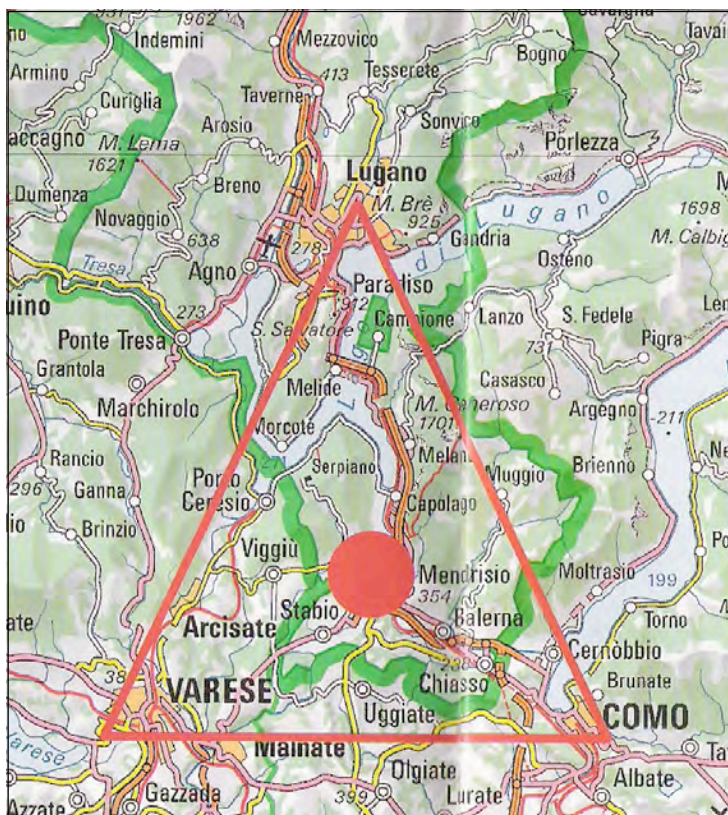
Cadre territorial restreint (Mendrisiotto)

L'analyse du contexte territorial élargi de la RI nous a permis de mettre en évidence les conséquences de la métropolisation à plusieurs niveaux. Nous avons pu constater, d'une part comment l'émergence des grandes agglomérations métropolitaines européennes (tel que Milan et Zurich) et la construction de nouveaux couloirs de transit performants (NLFA, réseau TEN-T, etc.) entre ces dernières pourraient reléguer la RI au statut de double périphérie ("effet tunnel") avec des très sérieux dangers pour son DTD. D'autre part, nous avons remarqué que le tentative de la RI d'exercer une sorte de contre-poids vis-à-vis de cette "métropolisation externe" a imposé paradoxalement une sorte de "métropolisation interne", avec plus précisément une polarisation toujours plus évidente au niveau des trois pôles majeurs (Lugano, Como et Varese) et un renforcement des relations directes entre ces derniers. La mise en réseau de centres insubriens majeurs peut également constituer la base d'une future "Métropole Insubrienne" qui, à l'échelle transfrontalière, serait capable de maintenir des structures urbaines autonomes et complémentaires vis-à-vis des agglomérations métropolitaines majeures de Milan et Zurich.

Au niveau des transports régionaux et du développement territorial induit, l'augmentation de l'offre pour et/ou au départ de trois centres majeurs, risque toutefois de pénaliser en partie l'accessibilité et le développement des autres zones intermédiaires, avec une progressive détérioration des tissus urbains-ruraux locaux. Ces derniers (en particulier le Mendrisiotto) risqueraient en effet de devenir des simples supports logistiques au service d'une double métropolisation (externe et interne). L'évolution précédemment évoquée de la ville de Chiasso, et le déclassement de sa gare internationale, sont une confirmation évidente.

45 / Situation de Mendrisio, coeur du triangle d'or insubrien⁸⁷

Finalement, après avoir analysé le contexte territorial élargi de la RI, l'objectif spécifique de notre travail, résumé par les grandes questions de recherche Q2 et Q3, sera donc de montrer comment ces zones interstitielles de la métropole insubrienne, en particulier la ville de Mendrisio, pourront exploiter au mieux la présence des infrastructures de transports (spécialement la future nouvelle ligne FMV) afin de promouvoir un DTD. Après un rappel des principales caractéristiques du contexte territorial restreint du Mendrisiotto (5.1), nous analyserons au sein de ce chapitre, le DTD de la région de la même façon qu'auparavant, à partir d'un double axe politico-institutionnel (5.2) et infrastructurel (5.3).



⁸⁷ Source: DI (2006), *Il Comune Mendrisio-Chiasso*, op.cit.

5.1 Grandes transformations du Mendrisiotto

46 / Mendrisiotto et Basso Ceresio⁸⁸

Le Mendrisiotto au niveau géographique et par rapport au contexte territorial élargi de la RI précédemment analysé, constitue le véritable centre. La ville de Mendrisio en particulier s'inscrit à l'intérieur d'un triangle où l'on trouve à ses sommets les trois pôles insubriens que sont Lugano, Como et Varese. Au niveau des voies de communication (facteurs fondamentaux du développement territorial) le Mendrisiotto se trouve sur une sorte de "Y" renversée. Cette situation est particulièrement stratégique car elle permet de relier le district au reste de l'espace insubrien par deux portes d'entrée: via Chiasso-Como (-Milan) et via Stabio-Varese (-Gênes).

En particulier l'axe Mendrisio-Stabio-Varese-Malpensa constituera dans les prochaines années un couloir de développement stratégique fondamental, surtout en vue de la réalisation du projet de la FMV.

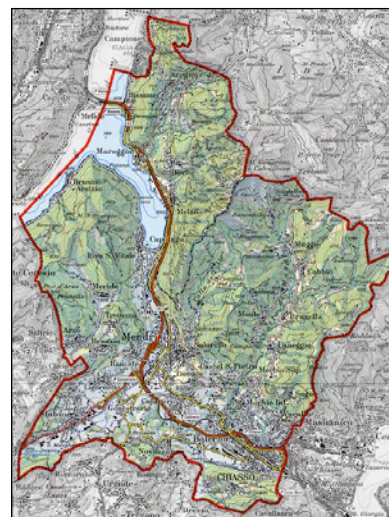
Le Mendrisiotto s'étale sur une surface très restreinte, équivalente à 3,80 % du territoire cantonal, sur laquelle habitent par contre 15% des résidents tessinois (environ 47'400 habitants); il présente ainsi un peuplement trois fois plus élevé que pour le reste du Canton⁸⁹

Le district est communément subdivisé en trois grands secteurs fonctionnels: Mendrisio, Chiasso et Vallée de Muggio.

Il se caractérise par un paysage exceptionnellement beau où l'on trouve en particulier:

- le **Monte San Giorgio**, inscrit au sein du patrimoine mondiale de l'humanité de l'*UNESCO* en raison de sa richesse paléontologique ;
- le **Monte Generoso**, inscrit au sein de l'*Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale* et très apprécié par les touristes depuis la fin du 19^{ème} siècle, lorsqu'a été construit le premier et le seul train à crémaillère touristique au sud des Alpes ;
- la **Vallée de Muggio**, qui conserve de magnifiques traces ethnographiques inscrites dans un paysage culturel témoignant des modes de vie de la société traditionnelle rurale autochtone.

47 / Vue sur la plaine du Mendrisiotto, le Monte Generoso et l'embouchure de la Vallée de Muggio



⁸⁸ Source: swiss-topo

⁸⁹ Densité de population Mendrisiotto en 2000: 453.2 hab/Km²
Densité de population Tessin en 2000: 109.1 hab/Km² (source: USTAT)

5.1.1 Evolution socio-économique

La structure urbaine du Mendrisiotto est traditionnellement bipolaire, avec les deux centres de Chiasso et Mendrisio. Dès le début du XX^{ème} siècle, avec le développement des activités économiques et commerciales des ex-régies fédérales de la Confédération (CFF et PTT) et des activités bancaires, la ville de Chiasso est devenue le centre de référence pour l'ensemble de l'économie régionale.

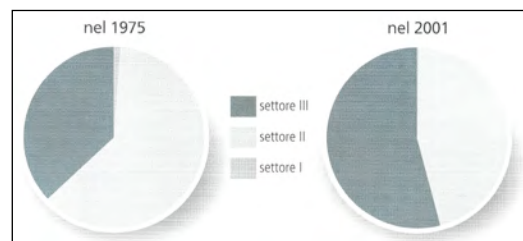
Ensuite, avec le déclin des activités liées aux trafics dans la ville de frontière de Chiasso au cours des années 1970, c'est Mendrisio qui a obtenu ce statut.

Né comme centre rural, en tant que marché pour les produits agricoles des campagnes du Mendrisiotto et de la Vallée de Muggio, le bourg de Mendrisio était, au cours de la première moitié du XX^{ème} siècle, l'un des centres les plus industrialisés du Canton. Plusieurs industries y sont implantées comme la prestigieuse entreprise *Riri* (charnières), la *Plastifil* (produits plastiques), la *Boltina* (artisanat), la *Rex* (chimique), la *Solis* (électroménagers), l'*Argor* (métalliques) etc.

La bonne accessibilité ferroviaire, assurée par la ligne internationale du Saint Gothard, a permis d'entretenir d'importantes relations commerciales avec les marchés du nord des Alpes en bénéficiant en même temps de mains d'oeuvres bon marché provenant des provinces voisines italiennes de Como et Varese.

48 / La structure de l'occupation de Mendrisio⁹⁰

Durant les années 1970 le secteur secondaire était encore la principale branche de développement économique de Mendrisio et de sa région. En 1975 on comptait 3'392 emplois dans ce secteur. Les établissements industriels se concentraient près ou entre les différents habitats de l'étroite plaine qui progressivement a perdu sa connotation paysagère rurale. Dès années 1980 la région a subi des profonds changements socio-économiques qui ont transformé sensiblement l'organisation territoriale du Mendrisiotto (construction de l'autoroute, développement des zones commerciales, etc.).



Le secteur primaire a disparu presque complètement, mais aussi la place relative du secondaire a également été réduite aussi bien en termes d'employés que de nombre d'entreprises.

En 2001, le secteur secondaire comptait encore 3'533 emplois grâce à une spécialisation dans les secteurs traditionnels tels que les textiles et les petites moyennes entreprises métallurgiques, mécaniques et électroniques, avec en tête la fameuse entreprise *Riri*.

La globalisation a cependant effacé progressivement les avantages induits par la position de frontière. Si auparavant les politiques nationales de contingentement de la main d'oeuvre étrangère résidente en Suisse offraient une grande opportunité à une région de frontière tel que le Mendrisiotto, qui pouvait bénéficier des employés étrangers pendulaires à bon marché depuis la voisine Italie, avec la délocalisation productive des entreprises vers les pays en voie de développement ou à faible revenu (Europe de l'Est, Chine, Inde, etc.), ces "effets frontière" ont disparu rapidement au cours des années 1980 et 1990.

⁹⁰ DI (2005), *Il Comune Chiasso e Mendrisio*, p.5, op.cit.

La croissance industrielle du Mendrisiotto, "grâce" à sa diversité par rapport à la voisine Italie, ne constitue donc plus un élément de croissance économique sûre. Aujourd'hui, avec la libre circulation des personnes et la progressive mise à niveau (au moins sur le plan théorique) des économies italiennes par rapport aux standards suisses et européens, une certaine réciprocité au niveau des opportunités de travail et d'emploi, devrait se constituer à l'échelle du marché transfrontalier.

Malheureusement le phénomène du *dumping salariale*⁹¹, dû à un décalage socio-économique encore très marqué entre les marchés du travail suisse et italien, continu à pénaliser la zone frontalière du Tessin.

Si au niveau du marché du travail des homogénéisation des conditions et des opportunités sont fortement souhaitées à court terme, sur le plan des commerces les "effets frontière" continuent à se manifester. Par exemple, au sud du Tessin, au commerce typique des articles de frontière (tabac, montres, café, appareils électroniques) s'est progressivement ajouté un commerce plus large et stable de produits que la clientèle italienne trouve simplement différents et la réciprocité est valable pour maints achats suisses à Côme ou Varese (RATTI R. 1995 : 76). Ces différences engendrent d'importants mouvements de véhicules surtout le samedi et le dimanche vers les principaux pôles commerciaux de la zone transfrontalière.

Le phénomène de polarisation économique sur Lugano, Como et Varese au niveau des services et le déclin des industries du Mendrisiotto, a entraîné un affaiblissement hiérarchique temporaire de Mendrisio par rapport aux trois pôles insubriens. Les relations pendulaires actuelles intéressent en particulier les flux entre la région de Mendrisio et Lugano, neuvième ville de Suisse, avec une agglomération de 120'000 habitants, tandis que le déclassement de la gare de Chiasso précédemment discuté et la perte d'emplois et de services confirment une partielle récession dans l'extrême sud du Canton.

5.1.2 Projets novateurs

5.1.2.1 Académie d'Architecture

La croissance économique du Mendrisiotto a également été accompagnée par une croissance de l'offre culturelle significative. En 1979 un siège du Lycée cantonal s'est ouvert; dès 1982 le Musée d'art propose des expositions de rayonnement nationale, et de grands chantiers de restauration des principaux bâtiments historiques de la ville sont progressivement achevés.

L'arrivée à Mendrisio de l'Académie d'Architecture en 1996 (faculté de l'Université de la Suisse italienne) change enfin visiblement le statut de la ville en confirmant les potentialités offertes par sa situation géographique. Située au milieu entre Bellinzona et Milan ou entre Lugano et Varese, Mendrisio, avec sa municipalité enthousiaste, a su assurer toutes les conditions indispensables au succès du projet de création d'un nouveau pôle universitaire. La fréquentation par les étudiants s'accroît depuis la première année académique de 1996-97, avec 121 inscrits, à 553 pour l'année 2005-06 (MEDICI F. 2006 : 229). La ville fait ainsi désormais partie du réseau des Universités suisses et insubriennes.

⁹¹ Référé aux salaires signifie que l'élargissement de l'offre de travail, du par exemple à la libre circulation de personnes entre la Suisse et les Pays membres de l'Union européenne, amène à un baisement des salaires et des conditions sociales de travail.

5.1.2.2 Promotion de la mobilité durable

En 1992 l'Office Fédérale de l'Energie lance le projet **VEL 1** visant à encourager la diffusion de véhicules électriques. Mendrisio est ainsi choisie comme commune pilote pour le lancement du projet dont les objectifs sont les suivants : expérimenter et évaluer les mesures promotionnelles de véhicules électriques ; intégrer ces véhicules dans des concepts de mobilité respectueux de l'environnement ; mettre en circulation, avant l'année 2000, 350 voitures électriques, correspondant à 8 % du parc des voitures de la ville (MEDICI F. 2004 : 24). Plusieurs mesures ont été prises pour assurer le succès du projet : réalisation de places de stationnement réservées aux VEL, promotion du projet par l'Office du tourisme, subsides pour l'achat d'une voiture électrique, etc.

En 2001 le bilan est satisfaisant. Les voitures électriques en circulation correspondent à 3% "seulement" du total. Mendrisio reste toutefois la ville qui dans le monde dispose du plus haut taux de voitures électriques en circulation.

En 2001 le projet continue sous le nom de **VEL 2**. L'expérimentation de ces nouveaux véhicules est élargie à partir de Mendrisio à l'échelle cantonale. Actuellement les véhicules en question ne se limitent plus aux voitures électriques mais aux véhicules "efficients" qui comprennent : véhicules électriques, véhicules à gas, véhicules conventionnels à faible consommation de carburant et véhicules hybrides.

En 2003 la ville de Mendrisio reçoit le label "**Ville de l'Energie**", ce qui confirme et stimule l'attention de la commune à une réduction de la consommation énergétique et à sa modernisation technologique, en particulier au niveau des transports (projet VEL, promotion de la mobilité douce, etc.).

Les programmes "**Mendrisio al passo con i tempi**" (qui envisage la promotion de la mobilité douce par la réalisation de parcours piétonnes entre les principales centralités de la ville) et "**Citta Slow**" (il s'agit d'un réseau de villes promouvant une haute qualité de vie au niveau de l'environnement, de la gastronomie, des espaces urbains, des transports, de l'hospitalité, de la valorisation du patrimoine traditionnel, etc.) sont aussi en train d'accompagner le développement urbain⁹² de la ville et sa renaissance avec une visibilité toujours plus grande sur la scène des centres insubriens.

La conquête du label "**Cittàslow**", en 2008, est la poursuite de ce travail de reconversion de la ville vers les principes du développement durable. Celui-ci, commencé en 1995 avec le lancement du projet VEL, a permis à la ville d'acquérir des compétences précieuses en matière de mobilité durable et ainsi de satisfaire l'un des critères du label "**Cittàslow**" (SwissInfo 2008, 25 juillet).

Plusieurs projets d'infrastructure sont actuellement en cours afin de profiter au mieux de la situation conjoncturelle favorable qui, au cours des années 1990, a redonné une visibilité et une compétitivité à la ville de Mendrisio.

La "*conditio sine qua non*" pour profiter de ces opportunités reste d'abord la maîtrise de la mobilité par la réalisation d'infrastructures et de mesures politiques d'accompagnement spécifiques. Le DTD comme nous l'avons montré au sein du chapitre 1.1.1 impose en fait des réflexions aussi bien au niveau de l'organisation du territoire (aménagement, planification, infrastructures, etc.) que de la mobilité (promotion des transports publics, amélioration des services, etc.).

⁹² Voir aussi ANNEXE 10 (projet *Restyling Mendrisio*) qui envisage des aménagements urbains favorisant la mobilité douce entre les principales centralités de la ville.

Chaque jour dans le Mendrisiotto on compte plus de 220'000 mouvements de transports individuels motorisés. Parmi ceux-ci, le 50% (c'est à dire plus de 50'000) est constitué par des déplacements inférieurs à 3 Km, et le 35% (environ 15'000) sont des déplacements d'un seul kilomètre.⁹³

La mobilité individuelle motorisée est ainsi énorme et elle contribue à la dégradation de la qualité de vie, en particulier à cause de la pollution atmosphérique (O₃, NO_x, etc.), l'une des plus élevées et systématiques de Suisse.

Les opportunités du Mendrisiotto en termes du DTD sont donc indissociables du problème de maîtrise de la mobilité, qui impose en particulier d'un transfert modal substantiel pour le trafic marchandise et une meilleure complémentarité modale avec les transports publics pour le trafic des personnes.

La ville de Mendrisio, consciente de ses potentialités, ne doit pas subordonner son développement aux exigences d'une future "Métropole insubrienne" en devenant un simple espace-support logistique.

Pour dialoguer efficacement avec les trois pôles insubriens et développer durablement son territoire, en devenant une plaque tournante des relations économiques, commerciales et culturelles, de la Regio Insubrica, le Mendrisiotto doit suivre deux axes stratégiques.

- **Axe politico-institutionnel:** en particulier en poursuivant une réorganisation institutionnelle des territoires, par le biais de la politique d'agréations communales (chapitre 3.2).
- **Axe infrastructurel:** en développant les infrastructures de transports nécessaires, en particulier la nouvelle ligne ferroviaire Mendrisio-Varese (FMV), insérée en même temps dans un projet de mobilité intégrée et de développement territorial: réaménagement de la gare principale, nouvelle gare de San Martino et nouveau quartier Valera (chapitre 3.3).

Parmi les nombreux projets de DTD envisageables le long de la nouvelle ligne FMV nous nous intéresserons principalement aux "interfaces des transports" ou, en d'autres termes, aux principales "portes d'entrées" entre les échelles nationales / régionales / transfrontalières et le cadre local de Mendrisio. Il s'agit d'analyser les trois projets suivants:

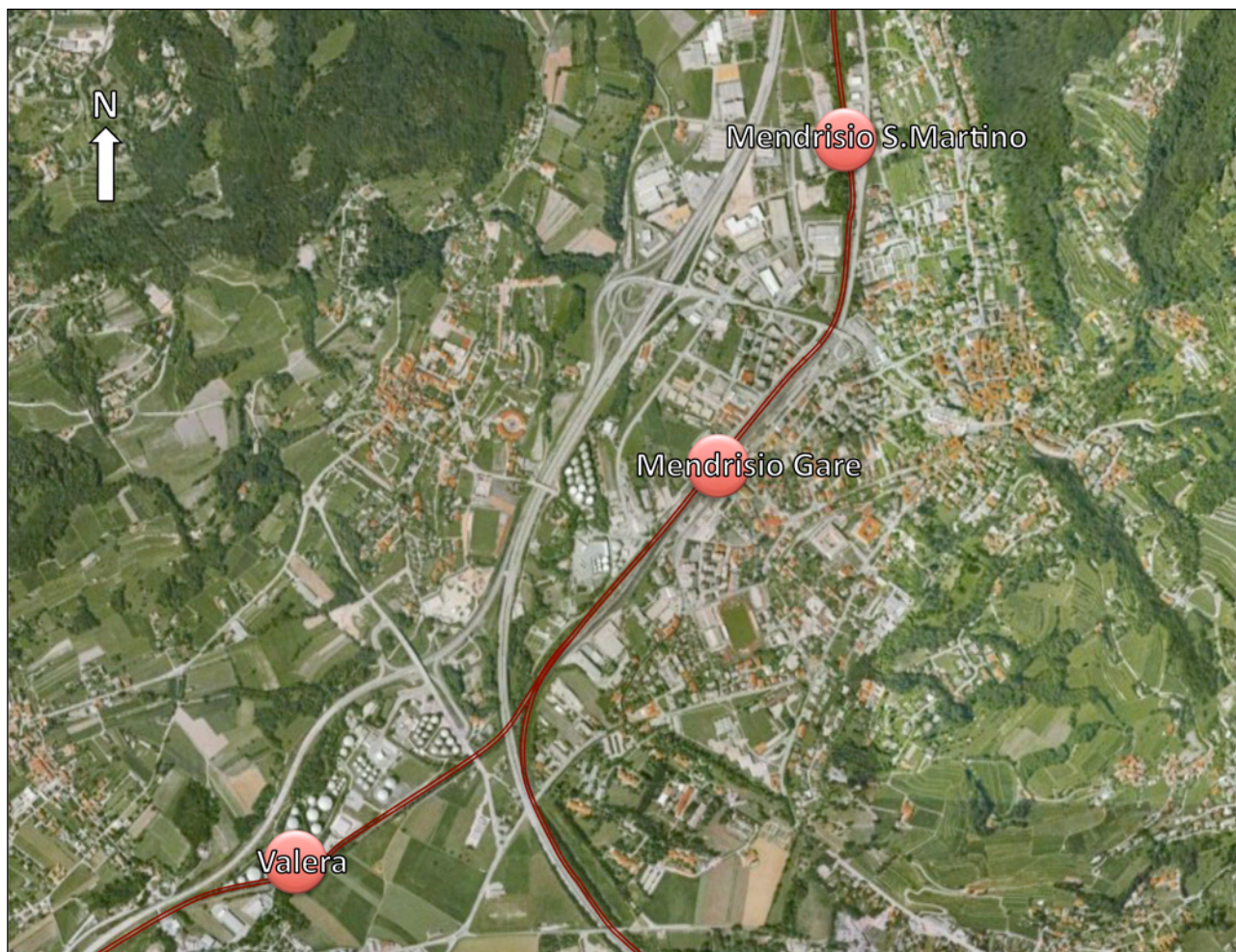
- réaménagement de la **gare de Mendrisio** (projet principal pris en considération)
- réalisation d'une nouvelle gare à **Mendrisio San Martino** près de la zone commerciale ;
- développement d'un nouveau quartier aux portes de Mendrisio le long de la future ligne en direction de Varese sur une ancienne friche industrielle (**projet Valera**).

Ces trois projets montrent comment la présence d'infrastructures de transports nationales / régionales / transfrontalières pourraient être exploitée en tant qu'input pour un nouveau DTD local.

L'intégration de Mendrisio par le biais des infrastructures de transports ferroviaires, opportunément aménagées au niveau des interfaces (gares et quartiers environnants), peut constituer, à notre avis, une opportunité de développement surprenante pour le district, en permettant dans le même temps de profiter d'un marché voisin de résidents d'environ 1'350'000 dans les seules provinces de Como et de Varese et des hautes qualités territoriales locales (paysage, infrastructures, services, etc.).

⁹³ Source: **Antonio Soldini**, Presidente della Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto, entretien publié sur DI (2005) "Il Comune: Mendrisio-Chiasso", p.18, op.cit.

49 / Trois projets-modèles de DTD



5.2 Axe politico-institutionnel

5.2.1 Réformes institutionnelles: aspects théoriques

Le projet d'agrégation communale est né de la nécessité d'une réorganisation des territoires fonctionnels hautement fragmentés. Plusieurs écoles de pensée ont analysé les problèmes politiques découlant de la fragmentation institutionnelle des espaces fonctionnels, en formulant différentes stratégies pour maîtriser ce problème de décalage. Nous pouvons citer en particulier: l'approche des réformateurs métropolitains et l'approche du "public choice".

L'approche des "**réformateurs métropolitains**" adopte une vision impliquant un cas idéal où le territoire de la souveraineté étatique est congruent avec le périmètre spatial des problèmes sur lesquels l'Etat est appelé à intervenir (KUEBLER D. 2005 : 27-28). La solution proposée serait alors de mettre en place une nouvelle forme de régulation institutionnelle de type *top down* visant à consolider les espaces institutionnels par le biais de fusions ou la création d'un "gouvernement métropolitain".

Cette approche est critiquée par les partisans du "**public choice**", qui soulignent comment il serait impossible de créer artificiellement un bon périmètre institutionnel permettant d'uniformiser la régulation d'un espace fonctionnel pour tous les services. En effet ces derniers changent en continuation en fonction des problèmes face auxquels les collectivités publiques sont appelées à répondre (transports publics, services industriels, aménagement du territoire, etc.). Cela veut dire qu'il n'y a pas un seul périmètre institutionnel optimal pour tous les services, mais que le périmètre optimal est spécifique à chaque service (KUEBLER D. 2005 : 30).

Cette deuxième approche du public choice adopte ainsi une vision pragmatique du rôle fonctionnel que l'autorité publique (la commune) doit remplir en tant que fournisseur efficient de services d'intérêt public. Il s'appuie en particulier sur le modèle de mise en oeuvre du "*Functional Overlapping Competing Jurisdiction*" (FOCJ), qui envisage de créer des juridictions qui peuvent se modifier en fonction du service à fournir.

Le district de Mendrisio a connu pendant ces dernières années des changements politico-institutionnels similaires aux deux modèles théoriques évoqués ci-dessus: création d'organes intercommunaux autour de la problématique des transports dans le sens du "public choice" (comme par exemple le Plan des transports du Mendrisiotto, voir chapitre 5.2.2) et processus d'élargissement des périmètres institutionnels aux espaces fonctionnels tels que proposés par les "réformateurs métropolitains" (comme par exemple le projet d'agrégation des communes de l'Alto Mendrisiotto, voir chapitre 5.2.3).

5.2.2 Plan des transports du Mendrisiotto (PTM)

Le PTM concrétise la politique cantonale des transports au niveau du Mendrisiotto. Il est le résultat d'un travail d'étude des problèmes de mobilité au sens large lancé en 1994 par le Département du territoire du Canton Tessin (DT) sous la responsabilité de la Commission Régionale des Transports du Mendrisiotto (CRTM), adopté par le Conseil d'Etat en 2002 et désormais partie intégrante de la

planification cantonale des transports et du nouveau plan directeur cantonal. L'originalité de ce document réside dans la tentative de combiner, pour la première fois, des stratégies de maîtrise de la mobilité par un discours sur l'organisation territoriale. Comme pour les autres plans régionaux des transports constituant du Plan Cantonal des Transports, les principaux objectifs sont:

- ☑ coordonner l'offre de mobilité avec le développement territorial ;
- ☑ coordonner les différents moyens de transports afin de promouvoir la complémentarité modale ;
- ☑ dépasser les limites administratives des communes afin de pouvoir disposer d'une vue d'ensemble des enjeux régionaux ;
- ☑ lutter contre la dégradation de l'environnement (en particulier la pollution atmosphérique).

Le PTM se fonde sur une distinction des composantes territoriales essentielles: les aires stratégiques, et les aires sensibles mais aussi sur les relations structurelles qui vont les connecter entre eux et avec l'extérieur (DT 2002 : 27).

Les **aires stratégiques** correspondent aux zones territoriales de développement tels que les centres urbains (en particulier Mendrisio et Chiasso); les surfaces commerciales (Pian Faloppia/Bisio, San Martino, etc.); les friches urbaines (comme par exemple certaines parties de la gare de triage de Chiasso aujourd'hui surdimensionné par rapport aux volumes d'activité en forte récession).

Les **aires sensibles** correspondent aux zones où une protection accrue des impacts négatifs de la mobilité et du développement urbain s'impose. Il s'agit d'aires à haute valeur naturelle et/ou culturelle, indispensables aux loisirs et au bien-être de la population locale (côtes lacustres, campagne Adorna, Monte Generoso et San Giorgio, Vallée de Muggio, etc.).

Le concept de "**mobilité durable**", c'est-à-dire la possibilité de satisfaire le besoin de mobilité d'une façon économiquement efficiente, compatible avec l'environnement et à l'équité sociale, est le principe inspirateur de la politique des transports du PTM (DT 2002 : 29).

Cet objectif impose la recherche de synergies entre l'aménagement du territoire et les transports, par exemple en limitant des établissements de loisirs (première raison causale de la demande de mobilité) dans des zones mal desservies par les transports publics.

La stratégie de maîtrise de la mobilité du PTM, comme résumé dans la carte de l'**ANNEXE 7**, prévoit⁹⁴:

- ▶ la concentration du trafic privé sur le système autoroutier et sur un nombre limité de routes principales ;
- ▶ le renforcement du transport public en adaptant l'offre au potentiel réel de la demande (fréquences, coïncidences, arrêts, etc.) afin d'offrir un système concurrentiel aux transports individuels motorisés ;
- ▶ l'amélioration des infrastructures pour la mobilité douce (vélo, chemin piéton, etc.) où la morphologie est favorable, surtout pour les pendulaires et les écoliers;
- ▶ la réalisation de routes piétonnes dans les centres urbains;

⁹⁴ DT (2002b), *Piano direttore cantonale: Piano dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio. Rapporto esplicativo*, Bellinzona: Dipartimento del territorio, p.11

- ▶ la mise en place d'une politique restrictive du stationnement (réduction des places voiture à long durée dans les centres urbains et création de P+R près des arrêts des transports publics);
- ▶ la sauvegarde des zones sensibles par la limitation des externalités négatives du trafic motorisé;
- ▶ le transfert des poids lourds de la route au rail.

La solution envisagée réside dans la promotion des transports en commun. Le réseau de transports publics, outre d'assurer la mobilité de base, devrait contribuer à une réorganisation territoriale et à la sauvegarde de l'environnement, tout en assurant la compétitivité par rapport aux transports individuels motorisés.

Le PTM reprend donc et renforce les objectifs de la politique cantonale de transports en matière d'investissements en nouvelles infrastructures, en particulier au niveau de:

- ➔ la poursuite de AlpTransit au sud de Lugano ;
- ➔ la réalisation de la ligne Mendrisio-Varese (-Malpensa) ;
- ➔ la réalisation du système ferroviaire transfrontalier de type RER entre Tessin et Lombardie (TILO).

Ensuite, le PTM propose et soutien les projets suivants :

- la réalisation d'une gare internationale commune Como-Chiasso (au niveau de l'actuelle gare "déclassée" de Chiasso) ;
- le fort renforcement des transports publics (fréquences, nouvelles lignes, etc.) ;
- la réalisation de liaisons routières transfrontalières ;
- l'optimisation des relations entre Chiasso et Stabio via Genestrerio ;
- l'amélioration et le réaménagement de certaines routes principales.

5.2.3 Projet de fusion "Alto Mendrisiotto"

50 / Projet d'agrégation de l'Alto Mendrisiotto

La structure territoriale du Mendrisiotto n'est qu'un exemple parmi d'autres des conséquences de la métropolisation. Elle se compose de deux entités, l'une socio-économique, qui se structure en un tout plus ou moins organique ; l'autre socio-politique, ou institutionnelle, qui théoriquement devrait gérer la première, mais qui implique enfin un ensemble de communes. Et ces derniers défendent jalousement leur autonomie (BASSAND M. 2005 : 92).

Avec le Plan des transports du Mendrisiotto (PTM), une première réponse au problème du décalage entre l'espace fonctionnel de manifestation des problèmes de mobilité et l'espace institutionnel

appelé à y répondre, a été donnée, en concrétisant en partie la stratégie suggérée par l'approche du "public choice". Plusieurs institutions (les municipalités des communes du Mendrisiotto en particulier) ont ainsi travaillé autour d'un même enjeu, celui de la mobilité et de la fourniture de services de transports durables, en créant un périmètre institutionnel spécifique à la maîtrise partielle du problème.

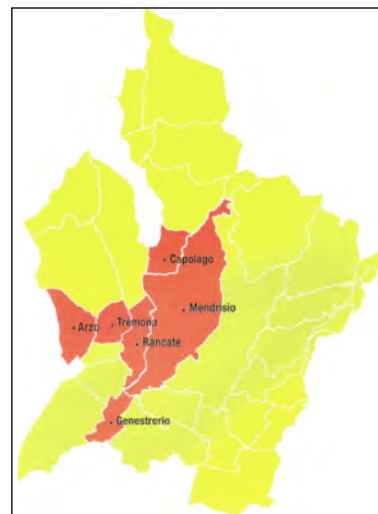


La bonne réussite de ce travail, qui a conduit en 2002 à l'adoption du PTM par le Canton, a été aussi une incitation à poursuivre dans le domaine de la coopération intercommunale, afin de réduire la fragmentation institutionnelle qui coupe le territoire fonctionnel, éloigne les personnes et empêche l'élaboration de solutions coordonnées pour des problèmes dépassant la seule échelle communale.

51 / Agrégation "Alto Mendrisiotto" 2009

Des projets de fusions de communes du Mendrisiotto ont été ainsi lancés, tout en sachant qu'une réunion de tout l'espace fonctionnel du district sous le gouvernement d'une seule commune serait presque impossible. Les principaux projets ont ainsi considéré deux sous-ensembles du district:

- le "Basso Mendrisiotto" (agrégation des communes périphériques avec le centre de Chiasso) ;
- l' "Alto Mendrisiotto" (agrégation des communes périphériques avec le centre de Mendrisio et avec le centre de Stabio).



L'avancement de ces projets d'agrégation montre la profonde division du district, en particulier entre le "Alto Mendrisiotto" (Mendrisio) et le "Basso Mendrisiotto" (Chiasso). En effet, malgré des problèmes

communs, comme par exemple la pollution due à un trafic en augmentation continue, les disparités du Mendrisiotto se sont agrandies au cours des vingt dernières années. Si la ville de Mendrisio vit actuellement une période économique de croissance (après la récession industrielle des années 1990), la ville de Chiasso n'arrive pas à changer son histoire de déclin profond causé par l'affaiblissement des activités de frontière et des services des deux grandes ex-régies (PTT et CFF) qui ont progressivement redimensionné leur présence dans la commune. Le projet d'agrégation des communes de "l'Alto Mendrisiotto" aboutira ainsi en 2009 avec succès dans la nouvelle commune de Mendrisio, tandis que pour la zone de Chiasso tous les projets ont été abandonnés. Les résultats de la consultation populaire pour les projets d'agrégation des communes avec les centres de Mendrisio, Chiasso et Stabio (**ANNEXE 8**) montrent bien l'état actuel du travail de réorganisation institutionnelle au Mendrisiotto.

Le projet d'agrégation des communes de l'Alto Mendrisiotto vise ainsi à renforcer le rôle politique de cette région qui est en train de vivre un important développement économique mais se révèle encore incapable actuellement de maîtriser le futur par le lancement de projets de DTD novateurs.

Pour exploiter au mieux ces opportunités la ville nécessite une plus grande cohésion institutionnelle avec son "hinterland".

Après une première expérience positive de fusion avec la petite commune voisine de Salorino, sous l'impulsion de Mendrisio et conformément aux résultats de l'étude "Città 2004"⁹⁵, un projet d'agrégation a été lancé à l'échelle de "l'Alto Mendrisiotto".

Ce projet prévoit une première agrégation de Mendrisio avec les communes de Arzo, Capolago, Genestrerio, Ranate et Tremona puis une deuxième étape, à l'horizon 2012, avec les communes de Besazio, Castel San Pietro, Coldrerio, Meride et Riva San Vitale.

⁹⁵ DI (2004b), *Il Ticino delle nuove Città*, op. cit.

La nouvelle commune (première étape) comptera ainsi en 2009 une population de 11'283 habitants et offrira 10'968 emplois⁹⁶.

Si Mendrisio vit donc une période glorieuse, la situation globale du district est en revanche source de préoccupations en raison des profondes divisions socio-économique qui pourraient se manifester si les deux pôles secondaires de Chiasso (frontière sud) et de Stabio (frontière ouest) n'arrivaient pas à proposer avec succès les réformes politiques nécessaires. L'abandon des projets d'agrégation pour Chiasso et Stabio est ainsi un signal relativement décourageant pour le DTD du district.

52 / Images de Mendrisio



⁹⁶ COMUNE DI MENDRISIO (2008b), *Il nuovo Comune di Mendrisio, Tappa costitutiva 2009*, op.cit.

La politique de fusions des communes témoigne donc d'une prise de conscience du rôle primordial des villes qui, à l'heure de la globalisation, deviennent des acteurs incontournables du développement économique et territorial. Ces dernières, en agaçant les réalités locales aux marchés nationaux et mondiaux, essaient de concentrer les bénéfices de l'économie globalisée sur le substrat territorial local. Pour remplir ces fonctions il est toutefois indispensable de pouvoir disposer d'une masse critique suffisante, d'une bonne visibilité sur la scène internationale, d'un appareil économique concurrentiel et de clairvoyance dans l'élaboration de projets de développement territorial. Ces conditions ne pourront pas être remplies par des entités institutionnelles hautement fragmentées.

Au niveau cantonal, comme nous l'avons mentionné, seule Lugano dispose de ces caractéristiques, tandis que les autres agglomérats, en raison de leur fragmentation institutionnelle pratiquement inchangée au cours des derniers 200 années, n'arrivent plus à exploiter les opportunités offertes par une économie et une structure territoriale profondément transformée au cours des dernières 50 années.

Une étude de base du nouveau Plan directeur cantonale⁹⁷ met en évidence le risque, pour un Tessin sans villes fortes et concurrentielles, de subir à moyen terme une sorte "d'effet tunnel" avec pour conséquence un déclin économique en raison de la concentration de bien-être et des opportunités dans les deux zones métropolitaines externes du Plateau suisse et de la Plaine Padane.

La politique des agrégations est ainsi l'une des principales réponses à cette "métropolisation externe", visant à homogénéiser, sur le plan institutionnel, les principaux pôles fonctionnels du Canton. Il s'agit de redonner une forme urbaine et une cohérence institutionnelle aux territoires de la *città diffusa* tessinoise. Dans un certain sens il s'agit de promouvoir une "métropolisation interne" au Canton qui fonctionnerait toujours plus à l'image d'une petite métropole polycentrique où des convergences spatio-temporelles, toujours plus sensibles entre les centres principaux, vont se manifester au détriment, parfois, des espaces intermédiaires ou périphériques toujours moins accessibles.

La politique d'agrégation est en conclusion, au niveau politico-institutionnel, une stratégie fondamentale de DTD. Comme nous l'avons vu à plusieurs reprises, la promotion du DTD ne doit pas se contenter de lancer la construction de nouvelles infrastructures à impact territorial (comme par exemple la nouvelle FMV), ce qu'on appelle le "savoir construire", mais elle doit aussi intégrer une réflexion au niveau d'une nouvelle gouvernance territoriale ("savoir gérer").

Cette politique s'intègre dans un système de politiques sectorielles que résumé le tableau ci-dessous à l'échelle des trois départements du Canton.⁹⁸

Tab. 8 / Politiques sectorielles de réforme institutionnelles et territoriales du Canton Tessin

Département des Institutions (DI)	Département du territoire (DT)	Département des finances et de l'économie (DFE)
<ul style="list-style-type: none"> Politique des agrégations Péréquation financière Collaboration intercommunale 	<ul style="list-style-type: none"> Plans régionaux des transports coordonnés avec les conceptions d'organisation du territoire (ex. PTM) Programmes d'agglomérats 	<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle politique régionale (NPR) de la Confédération et programmes d'application cantonale

⁹⁷ DT (2006a), *L organizzazione territoriale in Ticino*, op.cit.

⁹⁸ CONSIGLIO DI STATO (2008), *Messaggio 6059 - Aggregazione dei Comuni di Arzo, Capolago, Genestrerio, Mendrisio, Rancate, Tremona in un unico Comune denominato Comune di Mendrisio*. Dipartimento delle Istituzioni

5.3 Axe infrastructurel: projet FMV

5.3.1 Historique du projet⁹⁹

L'idée de relier Lugano à Varese date déjà des années 1960. On pensait alors remettre en service une ancienne ligne (celle de la "Valmorea", fermée en 1928) afin de pouvoir décharger la gare de Chiasso d'une partie du trafic commercial. Cette idée a été abandonnée au cours du milieu des années 1970 lorsque le trafic de fret ferroviaire commence à diminuer dans la gare de frontière (FISCHER C., TORRICELLI C-P. 1999 : 32).

Dès années 1980, avec l'émergence des problèmes environnementaux, bien présents au Mendrisiotto, en raison d'une demande de mobilité grandissante de la part des pendulaires sur l'axe Mendrisio-Varese qui ne disposaient pas d'infrastructures performantes, le projet est exhumé.

Pendant la deuxième moitié des années 1980 le débat s'est concentré sur le choix du meilleur tracé permettant de relier les deux pôles de Lugano et Varese. La Région Lombardie (RL) exerçait à ce propos des pressions afin d'intégrer la nouvelle connexion ferroviaire Lugano-Varese dans le projet de la ligne Varese-Porto Ceresio sur laquelle planaient des menaces de fermeture grâce à un prolongement de cette dernière jusqu'à Ponte Tresa, où elle aurait pu être connectée à la ligne Lugano-Ponte Tresa déjà existante.

53 / Objectifs de la FMV¹⁰⁰

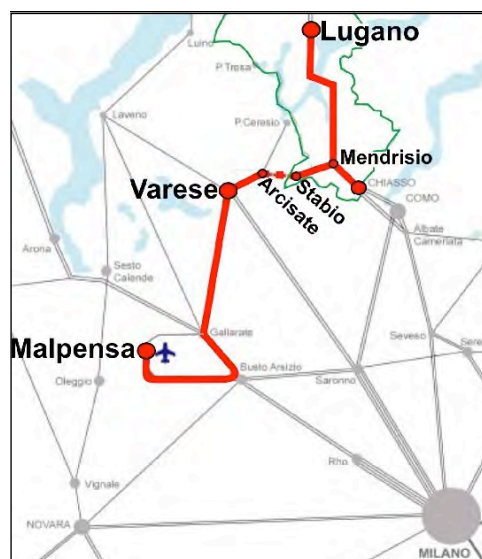
En 1993 le choix tombera par contre sur l'itinéraire Lugano-Mendrisio-Stabio-Arcisate-Varese, car directement en lien avec le projet AlpTransit et Malpensa 2000.

En 1998 le projet Malpensa 2000 aboutit avec l'inauguration du nouveau Terminal 1 projetant l'aéroport milanais sur la scène des grands *hubs* intercontinentaux du réseau aérien mondial.

La RL soutient des investissements pour améliorer l'accessibilité au nouveau *hub* qui se situe à l'écart des principaux axes routiers et ferroviaires (une connexion de l'aéroport à Varese et Lugano semble ainsi de plus en plus souhaitable).

En 1999 l'Office fédéral des transports (OFT) publie des résultats montrant l'importance de la liaison comme maillon d'un réseau interrégional reliant le Tessin à la Romandie par le noeud de Gallarate.

Au fil du temps le débat semble donc changer d'échelle. Du point de vue des autorités suisses, à la fonction de liaison régionale s'ajoute celle de connecter la région aux "réseaux



⁹⁹Sources:

- FISCHER C., TORRICELLI C-P. (1999), op. cit.
- SwissInfo [en ligne]
- Articles de presse, op.cit.

¹⁰⁰ Source: présentation publique du Président du gouvernement tessinois Marco Borradori, Mendrisio - 29 / 09 / 2008

longs” : Malpensa, les deux branches des transversales alpines - Gothard et Lötschberg/Simplon - et la Suisse occidentale (FISCHER C., TORRICELLI C-P. 1999 : 32).

Du point de vue italien l'intérêt principal devient celui de remettre en service une liaison, déjà existante au passé, permettant de relier les centres de Varese, Arcisate et Como et de répondre ainsi à la forte demande de mobilité des pendulaires travaillants en Suisse¹⁰¹.

En effet, trois années après l'inauguration de la Gottardbahn, une ligne ferroviaire entre Como-Varese-Laveno a été ouverte comme partie d'un itinéraire touristique international entre les lacs préalpins (Majeur, Lario et Ceresio). Cette ligne, ensuite exploitée par la société FNM et permettant de relier en particulier les pôles de Como et Varese, a été fermée dans les années 1960 (REGIONE LOMBARDIA 2007 : 98).

Si on considère la planification territoriale actuelle de la Région Lombardie (par exemple le projet de renforcement de la “*Città dei Laghi*” précédemment discuté), nous pouvons bien voir finalement comment une nouvelle ligne transversale, permettant de relier à nouveau les pôles de Varese et Como (même si en passant par le noeud suisse de Mendrisio), serait fortement souhaitable.

En 2000 le Canton Tessin, les CFF, la Région Lombardie et les FS signent ainsi une convention pour l'élaboration d'un projet préliminaire.

En 2001 le gouvernement italien ajoute le projet de la ligne ferroviaire Arcisate - Stabio/Gaggiolo (FMV) dans la liste des ouvrages stratégiques d'intérêt national de la “*Legge Obbiettivo*” .

En 2002 le Conseil d'Etat tessinois adopte le PTM et la fiche sur les connexions transfrontalières Mendrisiotto-Italie ¹⁰² (qui prévoit notamment la construction de la ligne FMV). Ces projets sont intégrés dans le nouveau Plan directeur cantonal.

En 2003 un accord pour l'élaboration et le financement du projet est trouvé entre les CFF, l'OFT et le Canton Tessin. Le crédit est finalement approuvé par la Confédération en 2006.

Le projet peut bénéficier d'un financement à hauteur de 50% par le *Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomérations et le réseau des routes nationales* (FI) de la Confédération à condition que les chantiers soient ouverts avant la fin de l'année 2008. Le financement serait ainsi réparti: 134 millions CHF (28%) à la charge de la Confédération et du Canton Tessin (également répartis) et 347 millions CHF (72%) à la charge de la République italienne.

En 2007 les plans sont approuvés et les permis de construction octroyés.

Conformément aux exigences de la Confédération les travaux ont pu débuter avant la fin de l'année 2008. Le chantier a été officiellement ouvert à Stabio le 1 décembre 2008 et devrait débuter en Italie au cours du premier semestre de l'année 2009. L'ouverture de la ligne est prévue pour décembre 2013.

¹⁰¹ **Marco Borradori**, Directeur du DT, entretien du 9 janvier 2009, voir **ANNEXE 2**

¹⁰² DT(2007m). *Scheda di Piano direttore M8*, op.cit.

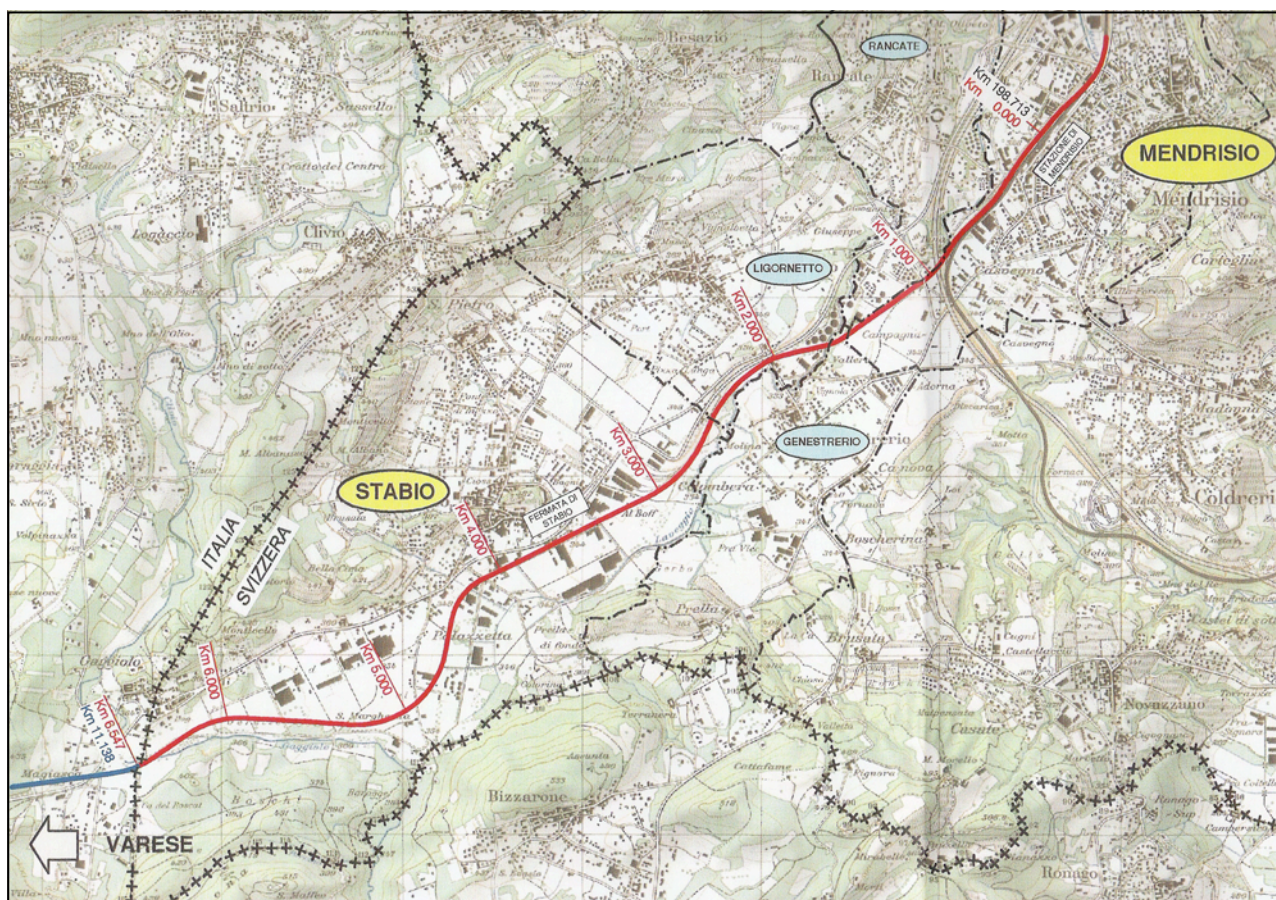
5.3.2 Description du projet

Le projet FMV fait partie intégrante de la planification territoriale régionale du Canton Tessin ainsi que de la Région Lombardie.

Environ 600'000 habitants vivent de part et d'autre de la frontière mais actuellement les principaux centres de cette "Métropole insubrienne", comme nous l'avons vu, ne sont reliés que par des lignes indépendantes (Bellinzona - Luino - Varese et Bellinzona - Lugano - Mendrisio - Chiasso/Como). Le projet prévoit ainsi de construire une bretelle manquante du réseau ferroviaire entre Mendrisio et Varese (17,7 Km), permettant de relier les principaux pôles insubriens, les deux lignes transalpines du Gothard et du Lötschberg-Simplon, grâce au noeud de Gallarate, de même que de rejoindre l'aéroport intercontinental de Milan - Malpensa.

Du côté suisse, il est prévu d'électrifier le parcours, d'aménager une double voie entre Mendrisio et Stabio et de construire une nouvelle ligne jusqu'à la frontière italienne sur 6,6 Km. Les communes intéressées par la nouvelle infrastructure sont Mendrisio, Rancate, Genestrerio, Ligornetto et Stabio.

54 / Tracé suisse du projet FMV¹⁰³



Du côté italien il s'agit de construire une nouvelle ligne depuis la frontière (Gaggiolo) jusqu'à celle existante Varese-Porto Ceresio sur un total de 11,2 Km.

¹⁰³ Sources images 54 et 60: FFS (2007). *FMV nuova linea ferroviaria Mendrisio-Stabio-Confine (-Varese), progetto di pubblicazione, Collocazione geografica*, Lucerna: FFS SA Infrastruttura - Management dei progetti

Les communes touchées par le projet sont: Cantello, Arcisate, Induno Olona et Varese (voir aussi **ANNEXE 9**). La coordination est assurée par un comité transfrontalier rassemblant les principaux acteurs du projets (Canton Tessin, Region Lombardie, CFF, FS et Office fédéral des transports)

55 / Arrêts prévus pour la FMV

Selon les estimations actuelles, la demande potentielle pour la nouvelle ligne sera d'environ 8'400 voyageurs par jour parmi lesquels le 35 % seront des pendulaires (CONSIGLIO FEDERALE 2007, 21 novembre).

La fréquence d'exploitation est fixée à un train régional TILO toutes les 30 minutes soit 64 trains journaliers (Bellinzona/Como - Mendrisio - Varese) et un train *Interregio* direct Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa toutes les 2 heures pour un total de 16 trains journaliers.

Les arrêts prévus entre Mendrisio et Varese sont Stabio, Gaggiolo, Arcisate et Induno Olona.



A Mendrisio la nouvelle ligne se connectera à celle de Como-Chiasso-Lugano près de la gare existante qui sera agrandie pour répondre aux nouvelles exigences d'échanges entre les trains régionaux.

A Stabio il est prévu de construire une nouvelle gare avec des voies de transit, deux marchepieds externes et une nouvelle voie commerciale longue de 600 m.

Ensuite une nouvelle gare du côté italien à Gaggiolo, proche de la frontière, sera également construite et équipée d'un P+R avec 150 places de stationnement.

Entre Stabio et Mendrisio plusieurs projets sont encore à l'étude pour l'emplacement d'une autre gare / arrêt (actuellement pas encore prévue par le projet officiel). Celle-ci, située dans la plaine du Mendrisiotto (la "Campagna Adorna"), devrait s'inscrire dans un projet de DTD, grâce à une réorganisation conséquente des territoires environnants de la gare future et de leur intégration au sein de la nouvelle ville élargie de Mendrisio .

Un des projets à l'étude envisage en particulier la réalisation d'une gare "Campagna Adorna" qui disposerait d'un P+R pour les pendulaires en transit sur la nouvelle route cantonale Lugano-Chiasso (qui contournera prochainement la ville de Mendrisio en traversant la "Campagna Adorna"). Le même P+R serait également utilisé comme point de départ touristique pour des excursions au Monte San Giorgio (UNESCO). Un autre projet alternatif, un peu plus avancé au niveau de la planification, est celui du nouveau quartier Valera, situé plus ou moins dans la même zone mais sur une ancienne friche assainie entre les communes de Mendrisio, Rancate et Ligornetto, qui sera discuté après.

Bien évidemment, au delà des effets territoriaux positifs qui pourront être induits par la FMV, la nouvelle ligne aura d'abord des conséquences sur la mobilité des personnes, en améliorant sensiblement l'accessibilité des centres insubriens et en offrant une alternative performante en termes de choix modal aux nombreux pendulaires de la région transfrontalière.

La réduction du temps de parcours entre Lugano et Lausanne est estimée à 1 heure (4h20 au lieu de 5h20). Selon les estimations du Canton, 70% des passagers de la nouvelle ligne seraient toutefois des usagers régionaux.

Tab. 9 / Accessibilité de la ville de Mendrisio en train TILO grâce aux projets FMV et AlpTransit Ceneri (2019)¹⁰⁴

Destination	Temps	Réduction par rapport à 2008
Varese	15 minutes	- 2h30 min
Como	14 minutes	- 10 min
Lugano	20 minutes	=
Bellinzona	35 minutes	- 13 min
Locarno	43 minutes	- 32 min

5.3.3 Mesures d'accompagnement


Si la manifestation des effets territoriaux positifs induits par la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport dépend principalement des administrations communales - qui sont les principaux responsables de l'aménagement du territoire local - au niveau de l'exploitation de la ligne des solutions partagées à l'échelle transfrontalière doivent être envisagées pour optimiser les prestations de transport et augmenter ainsi sa performance en termes de transfert modal de la route au rail.

La finalité principale des mesures d'accompagnement est donc d'augmenter au maximum la demande de transport potentielle réalisable avec la nouvelle infrastructure en acquérant une partie importante du marché de déplacements transfrontaliers sur l'axe Varese-Mendrisio-Lugano. Il s'agit, en d'autres termes, d'optimiser l'offre de transport et les techniques d'exploitation sur l'ensemble de la nouvelle ligne transfrontalière afin d'influencer le choix modal des usagers actuellement captifs d'autres vecteurs de transports. Les principaux destinataires de ces mesures devront être premièrement, comme nous l'avons déjà mentionné, les pendulaires italiens travaillant en Suisse et deuxièmement les voyageurs suisses à destination de l'aéroport intercontinental de Malpensa ou de la Romandie.

Malgré le fait qu'il s'agit, au niveau de leurs besoins de mobilité, de typologies d'usagers potentiels fort disparates (les premiers fréquents et réguliers, les deuxièmes plus aléatoires), des mesures d'accompagnement efficaces (qui puissent intégrer aux mieux les différentes nécessités des usagers) devront être identifiées rapidement dès l'ouverture de la ligne.

Il faudra, en particulier, réduire la rugosité spatiale dérivante du décalage institutionnel qui rend actuellement les espaces transfrontaliers fortement anisotropes en raison des pertes de temps liées à la frontière (ruptures de charge, contrôles douaniers, changement de locomotives, etc.).

Nous pouvons ainsi synthétiser les mesures d'accompagnement principales dans la liste suivante :

-  **Communauté tarifaire** ¹⁰⁵: il s'agit de mettre en place une offre de transports publics intégrale à l'échelle transfrontalière permettant de bénéficier, avec un même titre de transport, de l'ensemble des prestations offertes par les différentes compagnies de transport public. Cette communauté doit être constituée au moins au niveau de la zone transfrontalière restreinte comprise entre les villes de Lugano-Mendrisio-Chiasso/Como-Varese.

¹⁰⁴ Source: Dipartimento del territorio (DT) du Canton Tessin

¹⁰⁵ Actuellement les statistiques montrent qu'un pendulaire suisse voyageant en train et disposant d'un abonnement CFF est soumis à des coûts mensuels fixes et variables inférieurs à ceux de l'utilisation d'une voiture pour un même parcours entre les principales villes intégrées dans le réseau TILO. Par exemple, un pendulaire voyageant chaque semaine 10 fois entre Chiasso et Lugano, dépense Fr. 157.- mensuels et Fr. 1'413.- annuels en utilisant le train avec un abonnement *Arcobaleno*. Les mêmes déplacements hebdomadaires avec une voiture de taille moyenne (prix de vente de Fr. 32'000.-) comportent des coûts variables (essence, manutention, pneus, etc.) d'environ Fr. 290.- mensuels et Fr. 3'476.- annuels (source: CFF et TCS)

- **Coûts** : il s'agit de maintenir des coûts de transport raisonnables afin de stimuler la concurrence modale notamment chez les individus captifs des transports individuels motorisés. Il est important en particulier de mettre en place plusieurs types de titres de transports, à des prix variables, en fonction des nécessités des usagers (abonnements annuels et mensuels ou billets multi-course pour des déplacements effectués sans continuité). Enfin il faut assurer des prix attractifs pour le stationnement long durée dans les P+R.
- **Harmonisation des horaires**: il s'agit de promouvoir l'utilisation des transports publics en coordonnant les horaires entre les différentes compagnies de transports afin d'assurer la complémentarité modale grâce à des correspondances rapides au niveau des interfaces entre les réseaux-courts et longs.
- **Interconnexions des réseaux**: il s'agit de favoriser la complémentarité modale par l'interconnexion des différents réseaux de transports au niveau d'interfaces opportunément aménagées (gares ouvertes, perméables et intégrées dans le tissu urbain local, places de départ pour les autobus, itinéraires pour la mobilité douce, accessibilité entre la gare et les P+R, etc.).
- **Qualités des interfaces**: il s'agit de bâtir ou de réaménager des interfaces de transport modernes, fonctionnelles et confortables, permettant des transbordements rapides et simples entre les différents moyens de transport. Ces interfaces doivent être conçues aussi comme des nouveaux espaces publics de qualité. Il s'agit en effet de bâtir progressivement, par le biais d'aménagements ponctuels et la mise en place de services destinés en priorité aux voyageurs, des nouvelles centralités urbaines attractives, pouvant ainsi faire le "pont" entre le tissu urbain local et les autres quartiers de la ville-région environnante desservis par les lignes de transports publics. Il est important de réfléchir aussi à la qualité architectonique de cet environnement construit comme atout supplémentaire à l'utilisation des transports publics regroupés dans l'interface.
- **Simplification des contrôles douaniers**: il s'agit de réduire au maximum les temps morts qui se manifestent normalement lors des passages de frontières. La question du temps est en effet l'un des premiers facteurs (avec les coûts) entrant dans le processus d'évaluation du choix modal.
- **Qualité du vecteur ferroviaire**: il s'agit d'assurer la qualité du matériel roulant afin qu'il puisse répondre aux "standards de la modernité" (rapidité, confort, propreté, esthétique, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, etc.). Ces standards sont déjà assurés en gros par les nouveaux trains "*Flirt*" qui composent la partie principale de la flotte TILO.
- **Promotion et marketing**: il s'agit de promouvoir bien les nouveaux trains régionaux transfrontaliers en informant efficacement les potentiels usagers sur l'ensemble des prestations offertes (publicité, abonnement d'essai, signalisation claire et attractive, etc.).

Ces mesures politiques d'accompagnement sont actuellement en phase d'étude sous la responsabilité d'un organe de coordination transfrontalier rassemblant les principaux acteurs du projet FMV (CFF, Canton Tessin, Région Lombardie, FS) et sous la supervision de l'Office fédéral des transports. Exception faite pour quelques P+R (comme celui de Gaggiolo), la majorité de ces mesures d'accompagnement ne seront malheureusement pas mises en place au moment de l'ouverture de la ligne mais seulement et partiellement après quelques années d'exploitation.

5.3.4 Effets territoriaux induits

5.3.4.1 Nouveau quartier gare CFF¹⁰⁶

Comme nous l'avons abordé dans notre introduction, l'environnement opérationnel indispensable à l'expression d'effets territoriaux positifs pour le développement durable est constitué de quatre éléments principaux: les *institutions*, les *réseaux*, les *potentiels* et les *acteurs*. Un projet de réorganisation spatiale de l'interface ferroviaire de la gare constitue par exemple une étape indispensable pour profiter de la présence des réseaux de transport et du poids institutionnel grandissant de la commune élargie naissante de Mendrisio. Il est donc indispensable que les institutions responsables saisissent ce grand potentiel en développant une interface de qualité pouvant combiner les bénéfices de position découlant de la présence de réseaux de rangs différents (local, régional, transfrontalier, national et international) et son intégration dans le tissu urbain local. Les acteurs enfin par leurs comportements, en termes de choix modal, contribueront à manifester les effets territoriaux, par exemple en utilisant d'avantage les transports publics avec pour conséquence une réduction des externalités négatives engendrées par l'utilisation excessive des transports individuels motorisés.

56 / Mendrisio ville coupée par les infrastructures de transports

La ville de Mendrisio dispose d'une gare ferroviaire avec d'énormes potentialités de développement. Actuellement la gare n'est desservie que par des trains régionaux à destination de Chiasso, Lugano, Bellinzona et des Intercity, aux heures de pointes du matin, à destination de Zurich, Bâle et Milan. Malgré la bonne accessibilité ferroviaire qui a conditionné positivement sont développement économique, la ville souffre aujourd'hui du paradoxe des infrastructures de transports "qui unissent parties éloignées du territoire et coupent parties voisines".



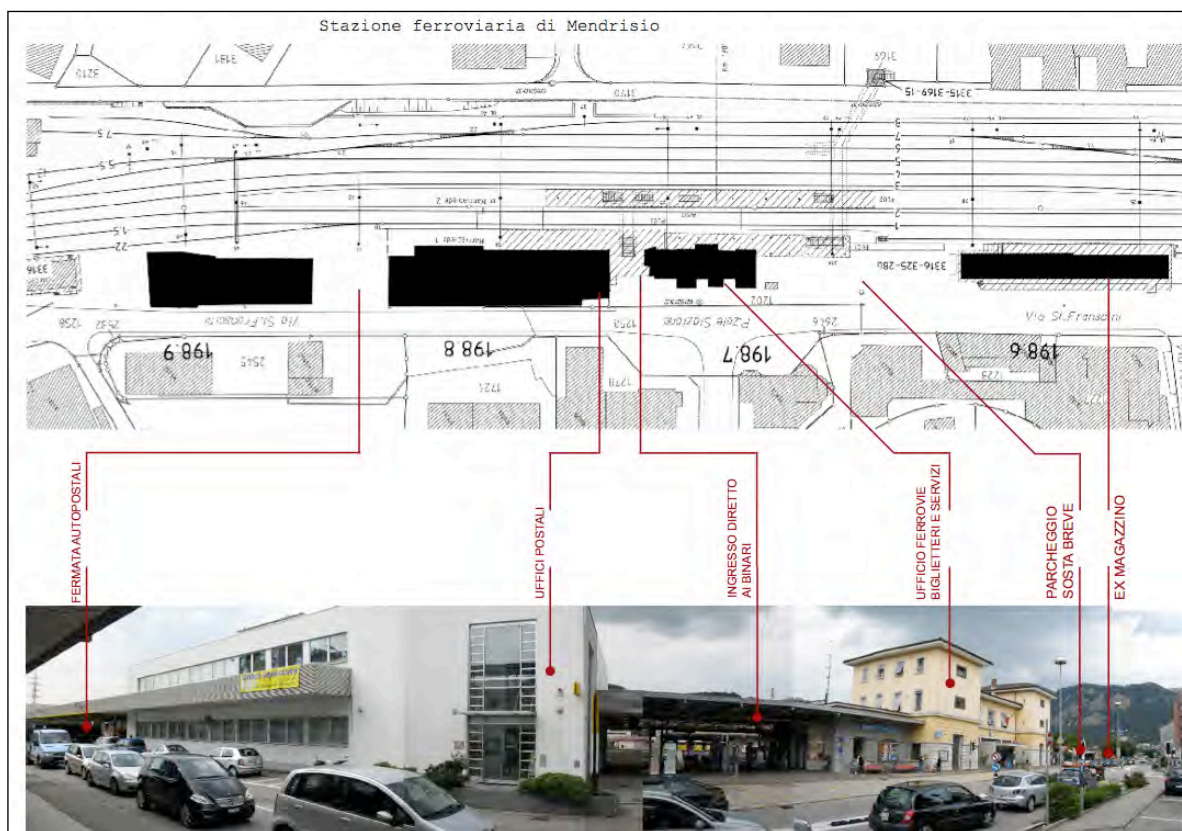
La réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire vers Varese "doit trouver une réponse au niveau local grâce à la construction d'un pôle urbain riche de centres porteurs d'intérêts culturels, économiques, au service du citoyen et en harmonie avec le territoire". Pour construire durablement le territoire autour de la nouvelle ligne ferroviaire, il est nécessaire de pouvoir disposer d'instruments planificateurs coordonnés et d'une capacité contractuelle suffisante. Les préoccupations politico-institutionnelles, bien visibles dans l'actuelle politique d'agrégation communale, sont ainsi des priorités dans l'optique du DTD. Il faut en effet disposer d'espaces institutionnels plus homogènes pour pouvoir négocier et lancer

¹⁰⁶ Bervini Roxane et Ligotti Luigi, architectes dipl. USI-AAM OTIA. Projets présentés pendant une conférence publique à Mendrisio le 29/09/2008 consacré au projet de la nouvelle ligne ferroviaire Mendrisio-Varese. Entre guillemets extrait des entretiens effectués à plusieurs reprises par l'auteur.

des projets de développement urbain cohérents. Ensuite se pose la nécessité de qualifier ces espaces fonctionnels. La gare de Mendrisio n'est actuellement qu'un espace fonctionnel faiblement qualifié ce qui dans l'ensemble apparaît comme une coupure mal intégrée dans le tissu urbain local. *“Les tissus urbains de Mendrisio, souffrent en effet de l'enceinte exaspérée des parcelles qui privent le citoyen des avantages découlants de la perméabilité et de la force organique de l'espace publique. Il s'agit plus précisément des avantages induits par le projet des vides urbains qui mettent en relation les volumes à l'intérieur des quartiers de la ville”.*

L'actuelle gare de Mendrisio, comme le met en évidence le schéma ci-dessous, n'a pas été bâtie en fonction des exigences actuelles en termes de fonctionnalité, perméabilité et transfert modal de personnes à travers la gare. Les services de la gare se distribuent le long de la route sans possibilité pour les voyageurs d'accéder directement depuis les voies aux services de transports locaux (CarPostal ou lignes de bus). La rupture de charge est ainsi significative lors des changements modaux train - bus , train-voiture ou même train-marche pied vu qu'il n'y a pas encore d'itinéraires piétons privilégiés transitant par la gare. Cette interface constitue ainsi actuellement, au lieu d'une centralité perméable, fonctionnelle et moderne au niveau architectural, une sorte de discontinuité coupant la ville en deux parties dévaluées.

57 / Section de l'actuelle gare de Mendrisio¹⁰⁷



L'idée des architectes Bervini et Ligotti est ainsi de renforcer la position centrale de la gare en tant qu'interface performante des transports publics (mission fonctionnelle) et comme quartier à haute qualité urbaine permettant de vivre, travailler et raccorder les différents zones de la ville (mission qualificative).

¹⁰⁷ SUPSI (2008). *Mendrisio: sustainable intermodal transport exchange*, p. 6, op.cit.

Cette qualification impose des travaux visant à rendre la gare une interface permettant de répondre à la *“demande de mobilité actuelle et future, en devenant un espace-filtre, un pont perméable de redistribution des flux et d’interchange modal et culturel”*.

En construisant un pôle de développement autour de la nouvelle gare, Mendrisio a l’opportunité de réaliser le changement d’échelle, d’une position marginale à une place centrale de référence pour la Regio Insubrica.

Selon les architectes Bervini et Ligotti une solution envisageable pour résoudre les problèmes de mobilité et de qualification des tissus urbains actuellement déconnectés serait l’abaissement d’un étage du plan des voies des chemins de fer. Ces derniers seraient utilisés uniquement pour le transit des trains voyageurs alors que les longs et bruyants trains de marchandises emprunteraient le futur couloir AlpTransit.

Dès lors, les quartiers de la ville ne seraient plus divisés par les voies qui passeraient finalement en dessous d’un nouveau plan de développement urbain. Cet abaissement du plan des voies permettrait ainsi la création de la future place et du quartier de la gare.

Grâce à un renforcement des espaces publics et des voies d’accès au nouveau quartier de la gare, finalement perméable, une cohésion organique entre les tissus urbains de la ville de Mendrisio se créerait en transformant cette interface en une véritable plaque tournante de redistribution des flux modaux, culturels et économiques.

58 / Plan nouvelle gare Mendrisio et esquisse du projet



La reconversion des aires industrielles et des activités lourdes autour de la gare permettrait en outre une profonde réqualification de l’ensemble de la zone, qui devient ainsi le véritable centre de la nouvelle commune de Mendrisio. Cette nouvelle zone unirait en effet le versant oriental (noyau historique dense de Mendrisio) et le versant occidental (Rancate et les communes du Monte San Giorgio prochainement agrégées avec Mendrisio).

Tous les vides urbains entre les bâtiments constitueraient donc un futur grand espace public qui deviendrait aussi la porte d’entrée et sortie de la nouvelle ville de Mendrisio.

L'interface serait organisée d'abord pour améliorer l'échange modal bus / train tandis que la fonction d'échange modal voiture / train serait plutôt destinée à la deuxième nouvelle gare de Mendrisio San Martino, située plus au nord, le long de la route cantonale et facilement accessible depuis l'autoroute.

59 / Plan du réseau des routes et de la nouvelle gare de Mendrisio¹⁰⁸



Le projet dans l'ensemble envisage ainsi deux grands objectifs: créer une interface intermodale performante et devenir une sorte de pont urbain entre deux zones de la ville actuellement séparées. Ce projet s'inscrit bien dans la démarche du DTD en renforçant l'urbanité de la ville (c'est à dire le "savoir vivre" et le "savoir construire" l'espace urbain).

Dans l'optique du développement durable il serait aussi important d'assurer à cet environnement construit les aspects plus sociaux (mixité, convivialité, sécurité, etc.). Dans le but d'assurer en même temps une mixité fonctionnelle et sociale, conforme aux objectifs du développement urbain durable, les architectes proposent ainsi une affectation du futur quartier très hétérogène: 1/3 logement sociaux, 1/3 bureaux et 1/3 logements de luxe.

¹⁰⁸ Source images 58 et 59: *Bervini Roxane et Ligotti Luigi*, architectes USI-AAM OTIA

5.3.4.2 Nouvelle gare Mendrisio San Martino

La zone de San Martino a subi de profondes transformations avec l'arrivée des grandes surfaces commerciales (en particulier le centre Fox Town). Les activités commerciales de la plaine, en particulier le succès inimaginable du Fox Town qui en 2008 a attiré 2,3 millions de visiteurs¹⁰⁹, n'ont pas été accompagnées par un développement du système de transport. La plaine souffre ainsi de la faible accessibilité par les transports publics et de la trame parcellaire rurale composée de routes étroites et sinueuses rendant désormais la circulation très difficile avec des engorgements continus. La zone fait actuellement l'objet d'une importante réflexion en termes de planification aussi bien au niveau communal (révision du plan régulateur communal 1997 pour ce secteur) que cantonal (elle est insérée dans la planification cantonale de grands générateurs de trafic). On considère comme des grands générateurs de trafic (GGT) les édifices et les activités qui, en raison du trafic qu'ils génèrent, ont une incidence importante sur le territoire et sur l'environnement (DT 2007e : 5). Le Canton tient compte dans sa planification directrice de ces zones particulières et fixe des quotas maximales de développement admissibles pour ces secteurs stratégiques.

Dans le cadre de la révision du PR 97¹¹⁰ la commune a fixé de nouveaux paramètres permettant d'harmoniser le développement de la zone de San Martino. Les principaux changements planificateurs sont:

- la limitation des surfaces commerciales (actuellement objet d'un moratoire) ;
- la limitation des mouvements des véhicules grâce à l'introduction d'un indice de mobilité qui définit le potentiel de trafic maximal pouvant être généré par une surface constructible non résidentielle ;
- une nouvelle gestion des parkings notamment par la réalisation d'un parking de 680 places de stationnement dont 150 seront affectées comme P+R près de la nouvelle gare ;
- le prolongement de la ligne de bus Chiasso-Mendrisio jusqu'aux centres commerciaux ;
- la réalisation d'une nouvelle ligne vers le nord du district (Basso Ceresio) ;
- la réalisation et/ou l'achèvement d'itinéraires piétons permettant de relier la future gare aux zones commerciales et industrielles de la plaine.

La nouvelle gare de San Martino, située au nord de Mendrisio, constituera ainsi un complément indispensable à la gare principale, surtout dans une optique de complémentarité modale route-rail. Elle sera en fait principalement utilisée par les pendulaires en provenance des provinces de Como ou de Varese et travaillant à Mendrisio ou par les pendulaires du Mendrisiotto travaillant à Lugano.

La dimension politico-institutionnelle est évidemment fondamentale aussi bien pour saisir les opportunités découlantes de la présence d'infrastructures de transport (meilleure accessibilité, échanges, etc.) que pour élaborer des projets complémentaires visant à stimuler la complémentarité modale et à promouvoir globalement le DTD (nouvelles interfaces et réorganisations des secteurs de la ville). L'exemple suivant du quartier Valera montre, par contre, les effets pervers qui peuvent découler de la fragmentation des espaces institutionnels.

¹⁰⁹ FoxTown più forte della crisi (05/02/09), *op.cit*

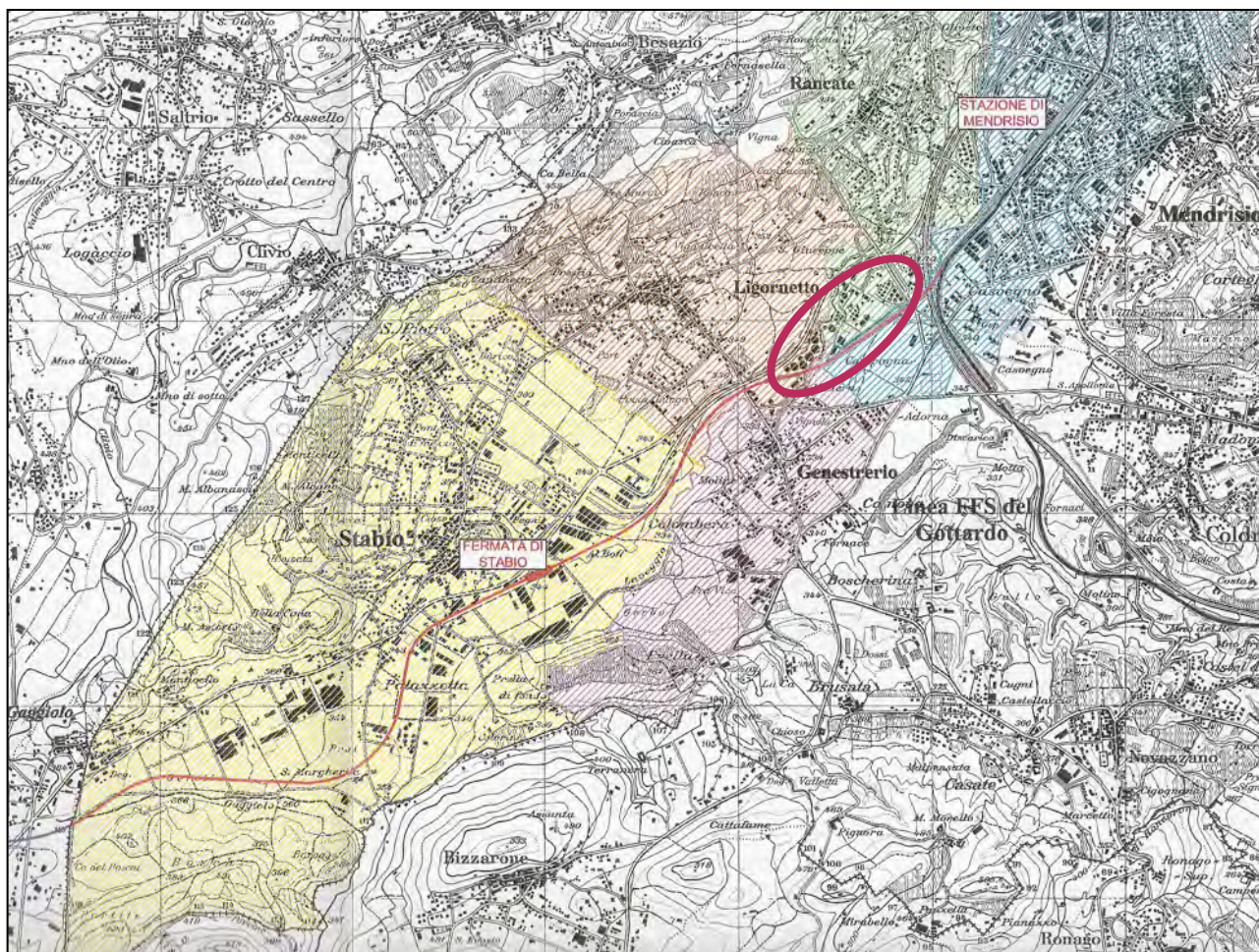
¹¹⁰ COMUNE DI MENDRISIO (2008a), *op.cit*

5.3.4.3 Projet du quartier Valera

La zone de Valera se situe au sud-ouest de la ville de Mendrisio sur la plaine nommée “Campagna Adorna” le long de la future ligne FMV. Il s’agit d’une petite surface circonscrite à l’Est par la semi-autoroute Mendrisio-Stabio (A394), au Sud par la ligne ferroviaire Mendrisio - Varese (FMV) en voie de réalisation et au nord-ouest par le petit torrent Laveggio.

Au niveau institutionnel la zone est située à l’interface entre les communes de Mendrisio, Rancate et Ligornetto¹¹¹.

60 / Communes suisses intéressées par le projet FMV et situation du quartier Valera



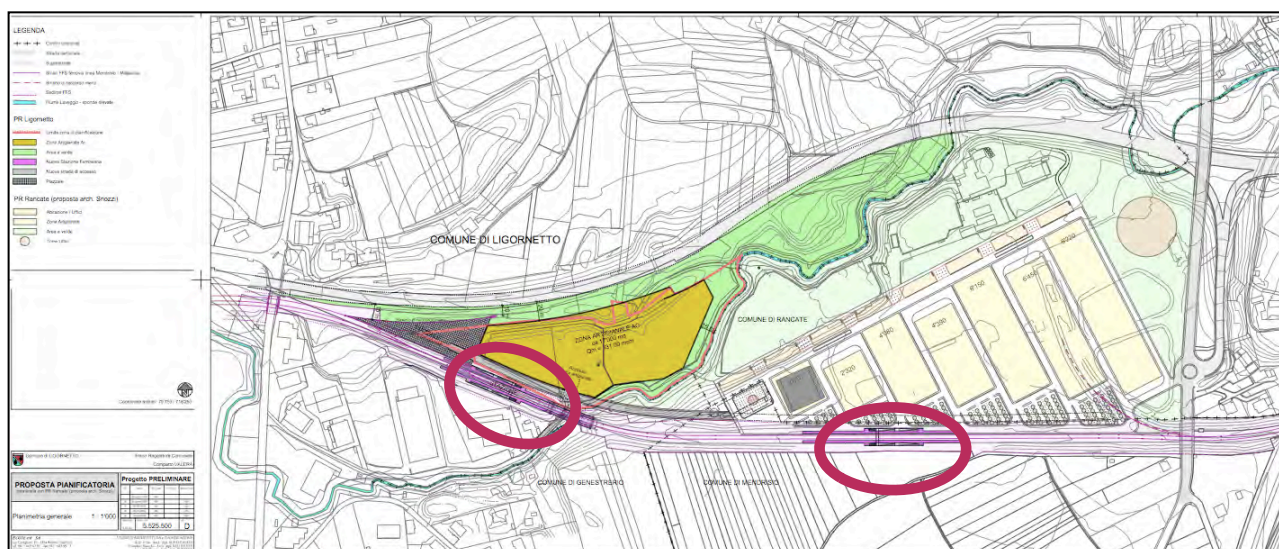
Cette situation de fragmentation institutionnelle nous permet d’illustrer comment la faible coordination entre la planification de deux communes (Rancate et Ligornetto), à différence que pour les projets des nouveaux quartiers des gares de Mendrisio (de responsabilité d’une même autorité), puisse pénaliser le DTD de l’ensemble du secteur.

Valera était, il y a quelques années, un terrain destiné au stockage d’hydrocarbures. Avec la cessation des activités industrielles et la démolition des structures de stockage, les terrains ont été assainis, conformément à l’Ordonnance sur l’assainissement des sites pollués (OSites). Ensuite les deux

¹¹¹ Dès 2009, avec la conclusion de la première phase d’agrégation des communes, Mendrisio et Rancate formeront une seule commune tandis que Ligornetto, selon le projet initial, refusé par la population, aurait du s’agréger avec Stabio.

communes de Ligornetto et Rancate, principaux détenteurs des terrains à Valera ont procédé à des études de planification indépendantes et faiblement coordonnées. Les deux communes envisagent en effet la réalisation d'une gare le long de la future ligne FMV. Le plan d'affectation de Ligornetto ensuite proposerait la réalisation d'une zone industrielle, tandis que Rancate viserait à la création d'une zone mixte avec une aire résidentielle principale composée d'habitations à faible densité le long du Laveggio.

61 / Proposition planificatrice de la commune de Ligornetto pour la zone Valera¹¹²



Sans entrer dans les détails techniques, cette carte, tirée d'un projet de planification commissionné à des architectes par la commune de Ligornetto, montre toutes les limites d'une planification encore otage de la fragmentation institutionnelle et des plans régulateurs respectifs (qui affectent le territoire uniquement en fonction des besoins stricts en terrain au niveau communal), sans intégrer dans la planification une vision plus large en termes de DTD pour l'ensemble de la ville-région du Mendrisiotto. Il est étonnant de constater que les deux communes envisagent la construction d'une gare à quelques mètres de distance et une affectation des terrains strictement liés aux besoins communaux. A ce propos dans le rapport explicatif du plan régulateur de Ligornetto on peut lire que *"la planification étudiée sur le territoire de Ligornetto peut poursuivre avec l'élaboration des documents nécessaires pour la phase d'examen préliminaire d'une façon indépendante des temps et des modalités qui seront choisies par la commune de Rancate"* (COMUNE DI LIGORNETTO 2008 : 11).

Au lieu de saisir la réalisation de la nouvelle ligne FMV comme une nouvelle épine dorsale permettant de structurer des projets cohérents de DTD à l'échelle du district (comme par exemple la création de nouveaux quartiers résidentiels, en tant que première vocation de la région, ou l'affectation de zones industrielles bien définies et circonscrites à certaines zones du district), l'AT dans les mains de communes fortement concurrentes limite considérablement l'expression d'effets territoriaux positifs. Ces contradictions découlant d'une fragmentation institutionnelle exaspérée d'espaces fonctionnels homogènes justifient donc pleinement, à notre avis, la politique cantonale d'agrégation des communes qui jette les bases d'une nouvelle gouvernance du territoire.

¹¹² COMUNE DI LIGORNETTO (2008), *Piano Regolatore Comunale - Comparto Valera, Relazione Preliminare*. op.cit.

CHAPITRE 6

Conclusions : vers un développement territorial durable ?

6.1 Axes “politico-institutionnel” et “infrastructurel”

L'étude des transports en tant que catalyseurs du développement territorial de la Regio Insubrica sous le double point de vue politico-institutionnel et infrastructurel a permis d'atteindre un certain nombre de conclusions générales.

Nous avons pu bien constater, au cours de notre travail, comment un fort soutien institutionnel et la définition de mesures politiques d'accompagnement sont des conditions incontournables pour la manifestation d'effets territoriaux positifs lors de la construction de nouvelles infrastructures de transport. Ces mesures peuvent avoir des conséquences aussi bien sur le plan morphologique du territoire (par exemple lors de changements d'affectation permettant la construction ou la revalorisation de certaines aires) que sur le plan de la mobilité (par exemple suite à l'élaboration de stratégies d'exploitation visant à influencer le choix modal des usagers vers les transports publics).

Le décalage existant entre les espaces institutionnels de la planification des infrastructures de transport (souvent déterminés par les niveaux nationaux), les espaces institutionnel de l'aménagement du territoire au niveau local ainsi que les espaces fonctionnels engendrés par les réseaux de transport régionaux (où se trouvent les véritables enjeux en termes de DTD), reste toutefois un grand problème.

La fragmentation institutionnelle induite par la frontière nationale peut par exemple engendrer quelques effets pervers. Les problèmes soulignés par exemple au niveau des raccordements entre le RTE-T de l'Union européenne (couloirs Rotterdam-Gênes et Berlin-Naples) et les NLFA de la Confédération (tunnels de base du Lötschberg et du Gothard), en sont un exemple emblématique.

Le premier axe de recherche **politico-institutionnel** reste donc une dimension incontournable du DTD. Aussi bien les aspects fonctionnels des transports (performance, fiabilité, choix d'exploitation, rentabilité, etc.) que les aspects structurants (effets territoriaux induits par les infrastructures) sont strictement dépendants du système politico-institutionnel.

Il ne faut pas ainsi surévaluer l'importance des infrastructures de transport dans le développement territorial. Les transports ne représentent en fait qu'un facteur d'influence parmi d'autres. Même s'ils conditionnent fortement l'organisation territoriale, en structurant par exemple le système urbain le long de certains axes forts (comme par exemple l'évolution du système urbain tessinois le long de l'axe du Gothard), l'influence décisive reste toujours dans les mains des acteurs politiques et institutionnels. Ces derniers, comme nous l'avons mentionné à plusieurs reprises, jouent le rôle de régulateurs du développement territorial grâce à l'élaboration de politiques publiques telles que l'aménagement du territoire ou des mesures politiques d'accompagnement à l'exploitation des infrastructures de transport qui déterminent l'intensité et la temporalité des manifestations des effets territoriaux.

Par rapport à ce que nous avons appelé “**axe infrastructurel**” du développement territorial, ou plus précisément la dimension du “savoir construire”, qui rassemble toute la problématique des transports (infrastructures et objectifs de la politique des transports), nous avons pu remarquer des stratégies de maîtrise de la croissance de la mobilité assez similaires dans les différentes échelles institutionnelles (UE, Confédération et Cantons). En effet, aussi bien la politique européenne (et la politique italienne) que la politique suisse des transports insistent beaucoup sur l'importance du rail pour assurer des déplacements, performants et écologiquement soutenables, aussi bien pour le trafic de voyageurs que de marchandises, entre les différentes agglomérations métropolitaines du continent.

La question de la **complémentarité modale** reste au niveau européen la stratégie incontournable pour favoriser la mobilité durable en minimisant les externalités négatives occasionnées par les déplacements quotidiens (*“utiliser le bon moyen, au bon endroit et pour le bon motif”*¹¹³). Si cette complémentarité modale semble rencontrer, tout au moins une adhésion politique suffisante dans les différents milieux institutionnels, elle a par contre de la peine à se diffuser. Il faudrait dans cette optique que d’abord les autorités politiques comprennent plus attentivement les enjeux liés à chaque déplacement. Il s’agit en fait de prendre mieux en compte la complexité des pratiques de déplacements au niveau des “origines-destinations” (afin d’augmenter l’offre là où la demande est présente), des “motivations” (afin de proposer-sensibiliser sur les différentes alternatives nécessitant mineurs déplacements en termes de kilomètres-parcours) et des “moyens utilisés” (afin de promouvoir la complémentarité modale entre transports individuels et transports en communs grâce à la construction d’interfaces de transbordement attractives).

Les mesures d’accompagnement envisagées pour l’optimisation de l’exploitation de la nouvelle ligne FMV essaient de prendre en compte au mieux ces trois dimensions, afin de permettre la constitution de véritables “chaînes de déplacements” homogènes grâce à des interfaces de qualité.

Malheureusement ces mesures, indiquées comme indispensables pour promouvoir concrètement une mobilité plus durable, ne seront pas mises en place que dans un deuxième temps, à cause de plusieurs difficultés au niveau de la coordination entre les différents acteurs du projet

Si la “mission fonctionnelle” des transports est globalement satisfaisante, en raison de leurs performances toujours plus importantes, plusieurs problèmes se posent encore au niveau de la “mission territoriale” (ou, avec des autres termes, au niveau des effets territoriaux qui pourraient être induits par ces infrastructures).

Le DTD de la RI est dans ce sens très menacé, comme nous l’avons déjà souligné, à cause de la forte fragmentation politico-institutionnelle interne et du décalage entre les espaces institutionnels responsables de l’aménagement du territoire et les espaces fonctionnels engendrés par les réseaux de transport transfrontaliers où devrait être mené un vrai projet commun de développement territorial.

Par rapport au cadre territorial restreint, l’état actuel du processus d’agrégations des communes, qui voit les périmètres institutionnels de la ville de Mendrisio s’étaler d’une façon hétérogène avec un certain nombre de communes plus ou moins voisines (mais sans intégrer l’ensemble de la ceinture des communes proches), crée une sorte de mitage institutionnel du territoire peu favorable au DTD. Il suffit de réfléchir, à titre d’exemple, au problème de l’aménagement du territoire. La simple somme des plans d’affectation des communes qui progressivement rejoindront la nouvelle commune de Mendrisio ne pourra en fait pas constituer la bonne base pour un aménagement du territoire cohérent et durable. Le futur territoire administratif de Mendrisio se composerait dans ce dernier cas d’une prolifération absurde de zones industrielles, résidentielles et commerciales peu denses et dispersées dans l’ensemble de l’espace de la nouvelle commune, ce qui serait fortement contraire aux principes du DTD. Si quelques signaux positifs se manifestent, comme par exemple avec l’assainissement récent de la zone de Valera (ancien friche où devra être réalisé un arrêt de la ligne FMV très favorable à la construction d’une centralité résidentielle et commerciale dense et bien accessible en transports publics), le manque de clairvoyance et de coordination entre les différentes communes (Ligornetto, Rancate et Mendrisio) qui

¹¹³ G.PINI (2005)

depuis plusieurs mois se disputent l'affectation des terrains, montre toutes les limites d'un aménagement du territoire encore au service des seuls intérêts communaux.

Dans cette optique la nouvelle Loi sur le développement territorial (LDTer) ¹¹⁴ en consultation pourra constituer finalement la base légale pour encourager un aménagement du territoire coordonné au niveau des espaces fonctionnels qui se dessinent autour d'un réseau de transport régional.

L'étude du **projet FMV** a pu confirmer les constatations initiales sur la manifestation d'effets territoriaux à trois échelles territoriales distinctes.

□ **À l'échelle locale** les trois projets complémentaires prise en compte (réaménagement de la gare de Mendrisio, construction de la nouvelle gare à San Martino et création du nouveau quartier de Valera) ont constitué des bons exemples pour montrer les possibles effets induits, en termes de développement territorial, par la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire (même si, dans tous les projets il n'agit pas d'effets déterministes de type cause-effet).

- En ce qui concerne spécifiquement la **gare de Mendrisio**, la réalisation de la nouvelle ligne en direction de Varese constitue sans doute une opportunité fondamentale pour lancer des projets surtout en raison de la nouvelle fonction que devrait remplir la gare en tant que noeud pour le trafic ferroviaire régional transfrontalier. Dans un premier temps des travaux de modernisation et d'agrandissement de la gare, afin de permettre de remplir au mieux ses nouvelles fonctions de plate-forme multimodale, constitueront une palette d'effets directs induits par le projet FMV. Autres travaux de réaménagement radical du quartier environnant la gare et de valorisation des espaces publics (à l'image du projet des architectes Bervini et Ligotti) constituent par contre de véritables effets territoriaux qui pourront se manifester uniquement dans un deuxième temps, si et seulement si ces travaux seront soutenus par les milieux politiques locaux et sous contrainte des autres variables de ce que nous avons appelé "environnement opérationnel" réglant la manifestation des effets territoriaux (institutions, potentiels, réseaux et acteurs).
- Pour ce qui concerne le **quartier Valera**, sa réalisation est évidemment liée au projet de la nouvelle infrastructure ferroviaire. C'est en effet la réalisation d'un nouvel arrêt le long de cette ligne qui justifierait la construction d'un quartier *ex novo* sur une ancienne friche industrielle. Cette zone pourrait ainsi constituer, une fois achevé le processus de fusions des communes du Mendrisiotto, un future centre névralgique pour la nouvelle "grande" ville de Mendrisio. Il serait donc très souhaitable que cette zone puisse se développer, en raison de la très bonne accessibilité ferroviaire, comme quartier moderne à affectation mixte (résidences, emplois et commerces). Malheureusement la fragmentation institutionnelle actuelle ne permet pas encore de définir un projet cohérent et coordonné en termes de DTD à court terme.
- En ce qui concerne le projet de la **nouvelle gare de San Martino** les effets directs induits par la construction du nouveau tronçon du réseau ferroviaire entre Mendrisio et Varese sont

¹¹⁴

• Les autorités de la Confédération et les cantons et communes concernées collaborent dès que possible avec les autorités étrangères lorsque des activités qui ont une incidence sur le territoire ont des conséquences au-delà des frontières nationales (Art.4 all.1)
• Des planifications transversales doivent en principe prévaloir dans les territoires dont le développement nécessite une action commune de plusieurs collectivités (espaces fonctionnels). (Art.21 all.1)

moins évidents. En effet ce nouvel arrêt le long de la ligne existante Mendrisio-Lugano s'inscrit plutôt dans l'optique fonctionnelle d'optimisation de l'offre de transport ferroviaire à l'échelle de l'espace transfrontalier (grâce par exemple à la réalisation d'un P+R) sans que des autres transformations territoriales radicales dans les zones environnantes soient prévues. C'est en effet la situation particulière de San Martino, avec ses grands générateurs de trafics et l'échangeur autoroutier, qui est à la base de la nécessité de construction d'un arrêt supplémentaire à seulement 1 km depuis la gare principale de Mendrisio. Le voisinage des grands centres commerciaux, en particulier le Fox Town, d'entreprises à forte main d'oeuvre italienne, de la sortie autoroutière et de la route cantonale sont donc les principaux facteurs déclencheurs du projet.

- **À l'échelle régionale** la nouvelle ligne ferroviaire offre plusieurs opportunités d'urbanisation et de densification autour des différentes gares aussi bien au Tessin qu'en Lombardie. Les effets territoriaux, à ce niveau géographique, seront plutôt des effets structurants qui permettront formellement la construction à long terme d'une véritable "Métropole insubrienne", au moins dans la zone transfrontalière comprise entre Lugano-Como-Varese. Dans cette perspective, il faudra aménager au mieux les différents quartiers mises finalement en relation grâce à des "couloirs forts" (Lugano-Mendrisio-Como et Como-Mendrisio-Varese) où devra se structurer une urbanisation coordonnée avec les nouveaux tronçons du réseau de transport transfrontalier au sein desquels la FMV constitue une véritable épine dorsale.
- **A l'échelle supra-régionale** la nouvelle ligne ferroviaire constituera enfin le maillon manquant d'un réseau ferroviaire d'envergure européenne, notamment en ce qui concerne la possibilité offerte de raccorder les deux NLFA (tunnels de base du Saint Gothard-Ceneri et du Lötschberg-Simplon). Les effets territoriaux pourront ainsi se manifester au niveau de l'ensemble de l'espace transfrontalier insubrien qui pourra devenir progressivement un noeud stratégique du réseau des agglomérations métropolitaines européennes (très attractif pour des nouvelles entreprises et des services spécialisés). Cette transformation, en termes de rayonnement et visibilité internationale de la Regio Insubrica (d'une situation de double périphérie par rapport aux agglomérations métropolitaines de Milan et Zurich, à une petite métropole polycentrique capable d'entretenir des relations indépendants à l'intérieur du réseau européen), constitue sans doute une dimension du développement territorial très significative et particulièrement difficile à saisir.

6.2 Métropole Insubrienne

(H1 | Hypothèse 1)

Afin de proposer un projet de développement territorial à long terme qui soit avantageux aussi bien pour le Tessin que pour la Lombardie, le concept de "**Métropole Insubrienne**" a été proposé.

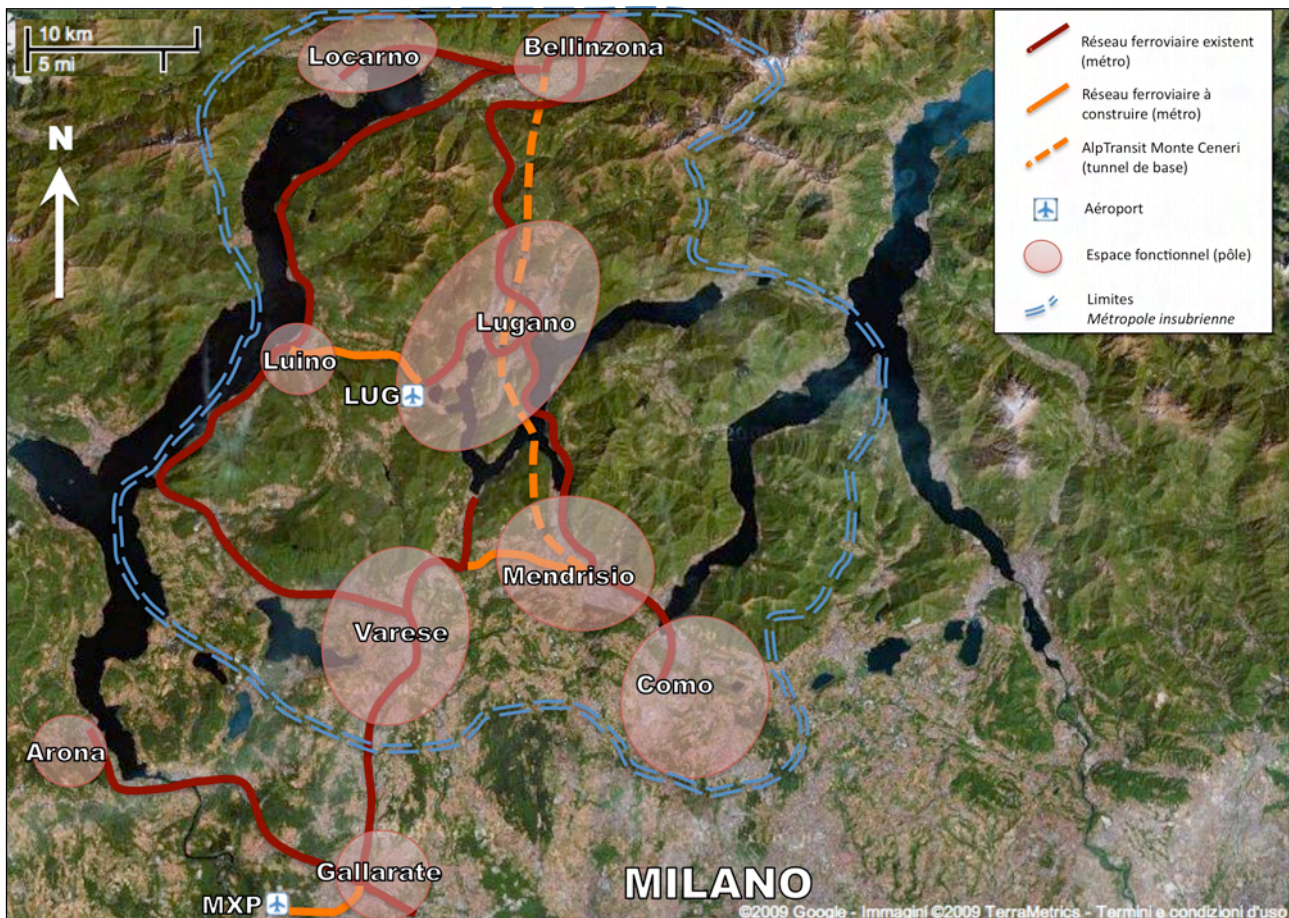
Malgré le fait que le Tessin soit déjà considéré, depuis la fin des années 1980, comme une "*région urbaine diffuse, structurée par un ensemble de petits centres urbains organisés autour du rayonnement de Lugano*" (BASSAND et al. 1988 : 92), la zone transfrontalière n'as jamais été intégrée dans un vrai concept de DTD.

Ce travail a essayé de faire comprendre d'abord la spécificité de cette zone urbaine. Située à l'interface entre le Canton Tessin et la Région Lombardie, et seulement à une cinquantaine de kilomètres de Milan, la région insubrienne est unanimement reconnue depuis plusieurs années comme un système

urbain potentiellement indépendant (jouant le rôle de pont entre les métropoles de Milan et de Zurich). La forte interdépendance fonctionnelle des unités spatiales qui composent sa trame urbaine, entre lesquelles des milliers de pendulaires se déplacent quotidiennement (en raison de la complémentarité des offres de travail et de services), et la bonne dotation en infrastructures de transport, constituent la base pour l'élaboration d'un concept de "Métropole" valable même pour une telle région transfrontalière.

Pour être envisageable dans le cadre spécifique insubrien, le concept de "métropole" doit toutefois se limiter à certains aspects formels et structurels. On considérera alors comme métropole un tel espace transfrontalier en raison de son homogénéité structurale, organisé par un agencement de plusieurs pôles urbains (sans forcément une continuité morphologique) en situation d'interdépendance fonctionnelle (au niveau économique, social, culturel) et reliés par un réseau de transports communs caractérisé par des flux importants de pendulaires. La "métropole" dans cette conception pourrait alors exister à partir d'une trame urbaine spécialisée et complémentaire, structurée le long d'un réseau de transports communs, sans la présence indispensable d'un grand centre de gravité unique (comme par exemple le centre de Milan qui structure l'ensemble de la métropole milanaise). Sur le plan spatial l'étendue d'une telle "métropole" correspondrait alors à l'extension du réseau de transport régional (RER) qui, par définition, rassemble "les lignes et les voies de communication reliant, pour un mode de transport donné, différents lieux composant un [même] territoire"¹¹⁵.

62 / Cadre territorial élargi: la structure de la "Métropole Insubrienne"



¹¹⁵ G.PINI (2005)

Cette cohérence et cette interdépendance fonctionnelle, indispensable afin de pouvoir considérer la *“città diffusa”* insubrienne comme une Métropole en devenir, n'exclurait pas évidemment la spécialisation et la diversification des activités secondaires et tertiaires dans ses pôles constitutifs (Lugano, Mendrisio-Chiasso, Como et Varese) qui ont déjà par le passé animé un développement important de l'espace transfrontalier lombardo-tessinois. En outre, si actuellement la redéfinition institutionnelle de la frontière nationale, d'une part, freine la croissance économique dérivant de la *“diversité”*, elle ouvre, d'autre part, la voie pour des nouvelles formes de développement territorial.

Il s'agirait, dans cette perspective, de renforcer les centralités existantes dans la Regio Insubrica, actuellement dispersées dans ce que M. Cosinschi et A. DaChuna appelaient au début des années 1990 comme *“une région à urbanité diffuse”*¹¹⁶, afin de constituer les bases pour un développement polycentrique d'espaces urbains denses, fonctionnellement interdépendants et économiquement complémentaires, qui créent les bases formelles et structurelles pour la formation à long terme d'une véritable métropole.

L'intégration des principaux pôles insubriens compris dans l'espace transfrontalier lombardo-tessinois au sein d'un réseau urbain structuré le long du réseau ferroviaire RER permettra également de dépasser largement le seuil critique de 1 million d'habitants (taille reconnue comme minimale pour l'appellation *“métropole”*) et de mieux répondre aussi à la forte demande de mobilité (qui évide l'importante interdépendance fonctionnelle des différents pôles constitutifs de cette future métropole).

Au niveau des transports, la réalisation du nouveau tronçon entre Mendrisio et Varese, le prolongement de la ligne Lugano - Ponte Tresa vers Luino, la poursuite de AlpTransit vers l'Italie et l'utilisation de l'ancienne ligne du Gothard à l'image d'une ligne de métro-léger transfrontalier créeront ainsi, de notre point de vue, les bases formelles et structurelles permettant le développement à long terme de la *“Métropole insubrienne”*.

La faisabilité de cette mise en réseau des centres de la *“région urbaine transfrontalière”* et le passage progressif au statut de *“métropole”*, découle de la taille similaire¹¹⁷ des pôles constitutifs et de l'existence d'un réseau de base de transports à l'échelle transfrontalière (TILO), surtout au niveau du triangle Lugano-Como-Varese (qui constitue la plaque tournante de transit et des interconnexions entre les différents réseaux de transports).

Particulièrement intéressante, dans cette perspective, est la situation de la ville de Mendrisio qui, située dans le véritable centre géographique du système urbain insubrien, pourra bénéficier très certainement d'importantes retombées positives en tant que noeud pour les flux du trafic routier et ferroviaire.

Le passage conceptuel de *“région métropolitaine”* à *“Métropole”* ne doit pas être perçu uniquement comme un détail purement formel. Avec cet exercice théorique nous aimerions en fait souligner ultérieurement la nécessité d'autonomisation de la zone transfrontalière insubrienne face aux métropoles voisines de Milan et de Zurich (séparées, une fois achevé AlpTransit, par seulement 2h30 de voyage en train) afin de conjurer le risque d'effet tunnel dû au renforcement des échanges directs entre ces dernières.

¹¹⁶ BASSAND M. et al. (1988), *Les enjeux de l'urbanisation*, op.cit.

¹¹⁷ il faut en effet considérer que les pôles tessinois, actuellement de taille inférieure par rapport aux villes italiennes (au niveau démographique mais aussi économique et culturel), sont en train de grandir rapidement suite au processus de fusions communales

En conclusion, tous les préalables pour permettre à long terme le développement autonome et homogène de la Métropole Insubrienne sont déjà présents. Il s'agit de :

- ⊙ **taille démographique**: plus de 1 million de résidents ;
- ⊙ **poids économique**: Lugano est la troisième place financière de Suisse;
- ⊙ **interdépendance fonctionnelle**: confirmée par un taux de pendularité extrêmement élevé;
- ⊙ **réseau de transports**: offre de trains régionaux transfrontaliers TILO et internationaux "Cisalpino"
- ⊙ **rayonnement**: dans le sens d'un espace commun d'opportunités culturelles, scientifiques...
- ⊙ **institutions**: existence d'un appareil de pilotage du développement de l'espace transfrontalier (la *Communauté de travail de la Regio Insubrica*).

En utilisant ces critères, au lieu d'une conception traditionnelle qui envisagerait la métropole uniquement comme une "très grande ville" de visibilité mondiale, avec toutes ses caractéristiques fondamentales (tel que la grande taille démographique, la concentration progressive vers un noyau central principal, et un substrat socio-culturel et institutionnel commun), il devient donc pertinent de proposer un projet de construction d'une métropole à long terme même pour la Regio Insubrica.

Il faut toutefois préciser qu'actuellement ce concept de développement ne fait pas l'objet explicite d'une planification directrice commune entre le Canton Tessin et la Région Lombardie. L'idée a en fait émergé seulement à travers l'analyse et la comparaison des documents de planification élaborés par le Canton Tessin (Plan directeur cantonal) et la Région Lombardie (Plan territorial régional) suite à laquelle nous avons pu mettre en évidence une cohérence suffisante entre les modèles de développement territorial proposés par les deux autorités. Nous avons bien pu voir dans cette perspective comment la "*Città-ticino*" (envisagée par les autorités cantonales) peut s'insérer "naturellement" dans le système urbain italien de la "*Città dei laghi*". En outre, aussi bien le Canton Tessin que la Région Lombardie ont reconnu l'importance d'un réseau polycentrique de villes moyennes comme stratégie de développement et de sauvegarde du territoire insubrien (identité, paysage, culture, économie, commerces, etc.) face à la polarisation croissante au sein du vaste système métropolitain milanais.

Il faut toutefois relativiser cette conclusion, car seuls des approfondissements de nature économique (évolution des tissus industriels et des spécialisations tertiaires), juridiques (limites dans le processus d'autonomisation politico-décisionnelle de la RI) et sociaux (existence ou non d'un réel sentiment d'identité socioculturelle commune) permettraient de vérifier la validité du modèle de DTD sous la forme de "Métropole insubrienne". Ce n'était toutefois pas l'objet de notre travail de mémoire qui, rappelons-le, voulait montrer l'articulation entre les transports, le développement territorial et ses conséquences au niveau de la cohérence des espaces institutionnels et fonctionnels.

6.3 FMV et DTD Mendrisiotto

(H2 | Hypothèse 2)

Si la mise en relation des villes moyennes insubriennes de la Regio Insubrica aurait sans doute le bénéfice d'éviter une sorte d'effet tunnel dans cette zone traversée par de grandes infrastructures de transports, il faut toutefois éviter de déplacer simplement le risque "d'effet tunnel" sur une échelle géographique plus restreinte, comme par exemple les espaces intermédiaires compris entre les pôles de Lugano, Como et Varese. L'exemple des transformations survenues au Mendrisiotto a bien montré,

en ce sens, le risque pour le tissu urbain local (voire ce qui c'est malheureusement déjà vérifié pour la ville de Chiasso). Ces transformations ont toutefois aussi permis de montrer quelques opportunités qui n'apparaissent pas toujours clairement aux jeux des politiciens locaux. Il s'agit en fait d'essayer de profiter au mieux, par le biais de réformes institutionnelles et territoriales, de la présence d'infrastructures de transport performantes en promouvant la construction d'interfaces entre les réseaux longs et les réseaux courts.

C'est dans ce sens que nous avons bien pu observer l'hypothèse formulée lors du PNR 41 selon laquelle le développement économique des régions de frontière passe par l'interconnexion des centres urbains transfrontaliers ou par l'interconnexion des réseaux locaux avec les réseaux longs (FISCHER C., TORRICELLI G-P. 1999 : 40). En effet, en étudiant le projet de la nouvelle ligne FMV, nous avons pu bien voir comment la recherche de connexions entre les réseaux longs et les réseaux courts (donc la recherche d'un intérêt national pour un projet initialement d'envergure régional) a permis d'accélérer sensiblement l'ouverture des chantiers.

Pour une région transfrontalière la discontinuité institutionnelle induite par la frontière oblige à obtenir, lors de la réalisation de nouvelles infrastructures, la médiation des niveaux nationaux qui parfois ne prennent pas suffisamment en compte la situation et les exigences de ces régions périphériques. Dans cette perspective la recherche d'interconnexions entre les réseaux locaux et les réseaux longs peut se révéler une stratégie gagnante afin d'atteindre le soutien politique nécessaire au niveau national.

Si la recherche d'intérêts nationaux a été la stratégie gagnante dans le projet FMV, il ne faut toutefois pas se contenter de promouvoir le DTD uniquement par la simple interconnexion des réseaux de transport. La manifestation d'effets territoriaux n'est pas en fait, comme nous l'avons vu, un lien direct de type cause-effet. Se pose aussi la nécessité de réformer les périmètres institutionnels de l'AT aux espaces fonctionnels engendrés par la nouvelle infrastructure (dans cette optique les agrégations des communes du Mendrisiotto se révéleront sûrement une stratégie gagnante) et d'adapter les réseaux de transports locaux afin d'éteindre les bénéfices de la présence de grandes infrastructures des réseaux longs à l'ensemble du territoire.

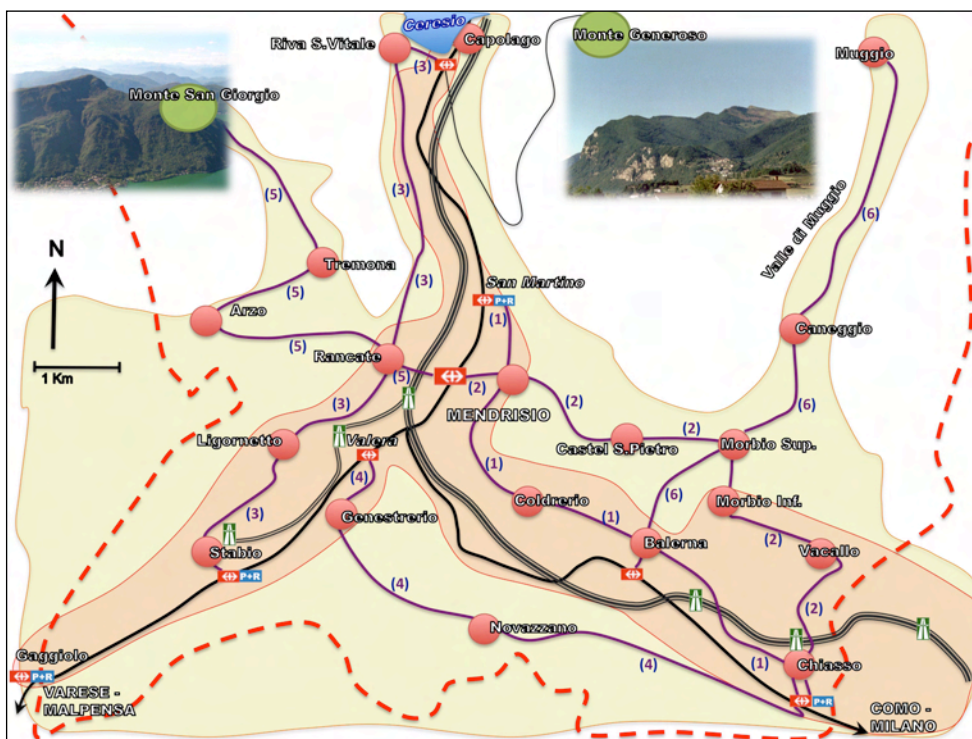
Au Mendrisiotto, pour éviter le risque d'effet tunnel, il faudra en particulier renforcer les transports publics locaux (bus) opportunément reliés aux noeuds du réseau transfrontalier (gares TILO) et par conséquent aux réseaux-longs de la Régio Insubrica (NLFA et Malpensa).

Le DTD est en fait indissociable de la promotion de la mobilité durable axée sur la meilleure utilisation possible des transports publics. Grâce à la création ou la modification de quelques lignes de bus et à l'aménagement d'interfaces attractives bus-rail ou voiture-rail le long du réseau ferroviaire transfrontalier TILO, il sera possible de constituer de véritables "chaînes de déplacements" à l'intérieur de la ville-région du Mendrisiotto (voir de la Regio Insubrica). La carte ci-après (image 63) essaie de montrer qualitativement comment la réalisation / réorganisation de 6 lignes de bus, (certaines déjà existantes, certaines exploités par la société CarPostal, autres à mettre en service), permettrait en principe de desservir d'une façon satisfaisant l'ensemble des quartiers de la ville-région de Mendrisio.

- **Ligne 1 "Chiasso-Mendrisio"**: c'est une ligne déjà existante qui devrait être prolongée jusqu'à la nouvelle gare de San Martino pour améliorer l'accessibilité des quartiers centraux de Mendrisio (sans passer forcément, comme actuellement, par la gare principale qui sera en future mieux desservie par les trains TILO en provenance de Chiasso ou Stabio).

- **Ligne 2** “Chiasso - Morbio - Mendrisio”: en passant par les communes de la basse vallée de Muggio (Vacallo, Morbio, Castel San Pietro) cette ligne pourrait assurer un service fréquent entre les deux gares principales de Mendrisio et Chiasso en passant par les communes de montagne.
- **Ligne 3** “Stabio - Rancate - Capolago”: en passant par la ceinture urbaine occidentale cette ligne pourrait assurer une bonne accessibilité aux communes/quartiers non desservis par les trains TILO (Ligornetto, Rancate, Riva San Vitale) entre les deux gares de Stabio (avec des correspondances pour Varese-Malpensa) et Capolago (avec des correspondances pour Lugano).
- **Ligne 4** “Chiasso-Novazzano-Valera”: cette ligne pourrait constituer un future axe de développement stratégique entre le quartier de la gare de Chiasso (actuellement en grande partie ancienne friche ferroviaire) et le futur quartier-gare de Valera, en passant par la commune de Novazzano.
- **Ligne 5** “Monte San Giorgio”: cette ligne pourrait assurer l’accessibilité de la gare de Mendrisio aux zones de montagne du Monte San Giorgio (Rancate, Arzo, Tremona, Meride).
- **Ligne 6** “Vallée de Muggio”: cette ligne permettrait d’assurer une bonne accessibilité de la vallée de Muggio depuis les zones centrales de la plaine (le terminus pourra se situer à la gare de Balerna, Mendrisio ou Chiasso) en fonction de la demande réelle sur cette liaison.

63 / Cadre territorial restreint: réorganisation du réseau des transports publics au Mendrisiotto

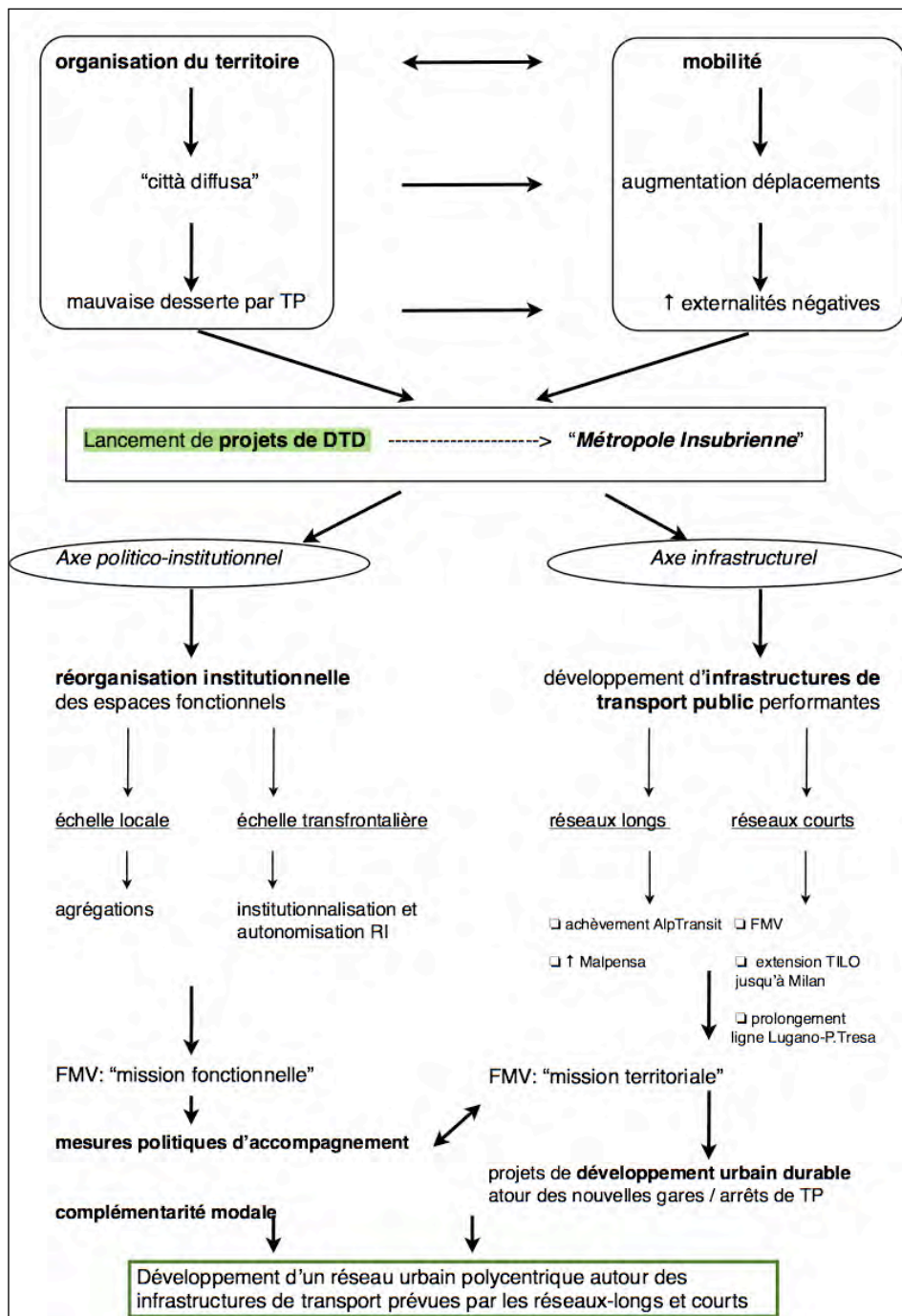


Outre l’amélioration de la mobilité à l’intérieur de la région, la réalisation de nouvelles infrastructures de transports publics (FMV, gares, arrêts de bus, P+R, B+R, pistes cyclables, chemins piétons, voies vertes, etc.) participerait visiblement à un développement urbain de qualité (voir par exemple le projet de nouveau quartier-interface de la gare de Mendrisio signé par les architectes Bervini et Ligotti). Les transports deviennent ainsi de plus en plus des catalyseurs de l’urbanité du territoire, c’est-à-dire d’une qualité de l’environnement bâti déterminant la bonne qualité des pratiques et des styles de vie dans la ville.

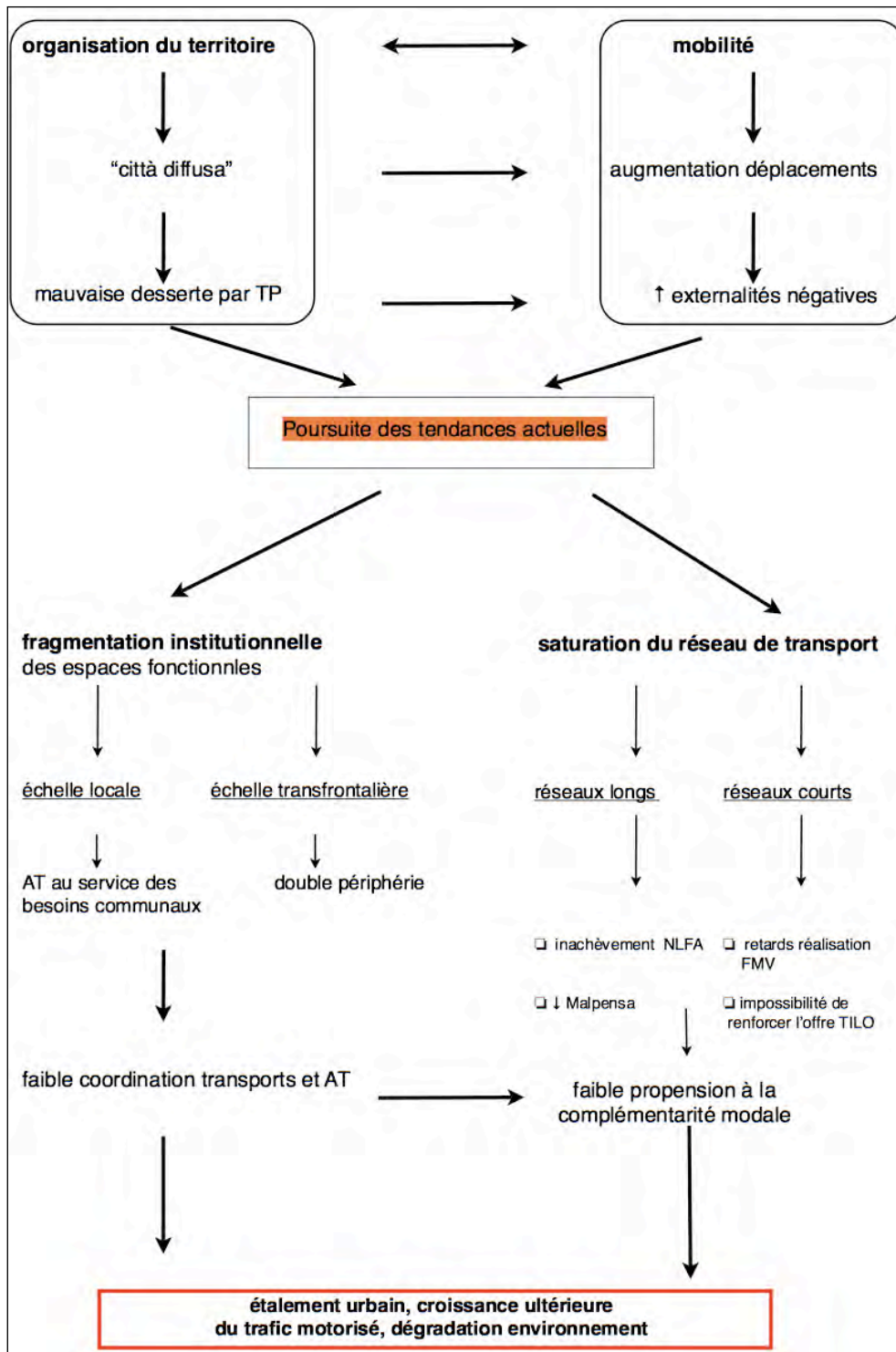
6.4 MindMapping et analyse SWOT (Q3 | Question de recherche 3)

La technique du MindMapping permet de réunir plusieurs scénarios de développement selon des logiques de type cause-effet (ces relations déterministes cause-effet sont ici schématisées par les flèches). Les deux scénarios proposés ci dessous permettent de montrer les différents enjeux des transports et de l'aménagement du territoire (avec leurs liens de causalité principaux) et d'esquisser des possibles scénarios de développement en fonction de la mise en place ou non du projet de développement territorial de la "Métropole insubrienne".

64 / Scénario "durabilisation"



65 / Scénario "tendanciel"



Afin de minimiser ces risques il est nécessaire que les milieux politiques et institutionnels prennent conscience des menaces et opportunités présentes aussi bien au niveau interne qu'au niveau externe. Grâce à l'analyse SWOT, les principaux points de force (*Strengths*) et les points de faiblesse (*Weaknesses*) du Mendrisiotto par rapport aux opportunités (*Opportunities*) et aux risques (*Threats*) de la Regio Insubrica peuvent être résumés et constituer un outil de support aux décisions stratégiques permettant de transformer les faiblesses en stratégies de développement.

Environnement externe (Regio Insubrica)

RISQUES

● Métropolisation à sens unique

L'étalement de la grande agglomération métropolitaine milanaise n'a cessé depuis les derniers siècles. La construction d'infrastructures modernes de transports, telles que le réseau autoroutier, le réseau ferroviaire à haute vitesse et, plus récemment, l'aéroport intercontinental de Malpensa, ont d'une part augmenté le champ d'influence de Milan à l'ensemble de la vaste Plaine du Pô (Turin-Venise) et, d'autre part, ont projeté la ville sur la scène des grandes métropoles à visibilité mondiale. Le système de transports lombard est organisé d'une façon radiale le long d'axes pénétrant la métropole milanaise, ce qui augmente principalement la compétitivité du centre au détriment de couloirs tangentiels ou "horizontaux" entre les pôles secondaires de son hinterland. Cette polarisation exclusive sur Milan risque d'affaiblir le polycentrisme de l'espace urbain insubrien au détriment d'un DTD de l'ensemble de la région. Le renforcement d'un tel système de relations de type centre-périphérie, accompagné d'une concentration de services et d'emplois qualifiés, principalement dans la zone centrale de la métropole milanaise, constitue un risque important pour le développement durable de la zone transfrontalière insubrienne, qui risquerait alors de devenir une double périphérie coupée à la fois par les Alpes et par la frontière nationale.

● Désengagement italien au projet de développement de l'espace transfrontalier (FMV et RI).

La zone frontalière italienne concernée par le projet FMV (province de Varese) n'intéresse que seul 9 % de la population lombarde. Le projet FMV, du point de vue italien, à la différence qu'en Suisse, ne constitue donc pas une infrastructure prioritaire d'importance nationale. En outre, compte tenu du principe de territorialité, l'Italie se trouve obligée d'assurer le 72% des coûts de réalisation. En raison de la forte variabilité des programmes de développement économique et de financement d'infrastructures en Italie, le risque d'un désengagement des acteurs italiens au projet FMV, ne peut être totalement exclu, ce qui, pour le DTD de la zone transfrontalière insubrienne prévu le long de la nouvelle infrastructure, aurait des conséquences graves.

Par rapport à la dimension politico-institutionnelle prise en compte dans la réflexion sur le DTD, il faut souligner comment l'absentéisme parfois excessif des acteurs politiques italiens aux tables rondes de discussion proposées par l'institution de la Regio Insubrica, risque aussi de pénaliser l'élaboration de politiques publiques coordonnées et *ad hoc* pour l'espace transfrontalier (comme par exemple des mesures politiques d'accompagnement au projet FMV).

● Déclassement de l'aéroport de Malpensa

Suite au désengagement d'Alitalia dans l'aéroport milanais et l'élimination de nombreux vols intercontinentaux, l'aéroport de Milan, qui constituait le deuxième hub de la compagnie nationale avec Roma Fiumicino, vit actuellement une période très difficile.

Plusieurs menaces de déclassement ou d'inachèvement de projets manquants (comme la gare ferroviaire près du terminal 2 ou l'achèvement du nouveau terminal 1, parkings, etc.) risquent de pénaliser le développement de cet aéroport et par conséquent l'accessibilité de l'espace économique lombard (principal moteur économique italien). Son éventuel déclassement aurait en outre des conséquences négatives pour l'économie tessinoise, qui bénéficie fortement du voisinage du grand aéroport milanais (actuellement plus facilement accessible que celui de Zurich-Kloten).

● **Inachèvement ou retards dans le projet AlpTransit au Sud de Lugano**

L'inachèvement ou des retards dans la poursuite du chantier AlpTransit au Sud de Lugano en direction de l'Italie risqueraient de saturer complètement le réseau ferroviaire au Mendrisiotto en pénalisant en particulier le développement de l'offre ferroviaire régionale TILO. Une telle situation, en raison de la forte interdépendance fonctionnelle des pôles insubriens, pourrait avoir des conséquences terribles pour la qualité de vie au Mendrisiotto (plaque tournante des échanges entre Lugano, Como et Varese).

● **Croissance de la demande du trafic motorisé sur l'axe Como-Varese**

Avec l'achèvement de la construction de la nouvelle autoroute Pedemontana (voir **ANNEXE 4**) qui traversera sur l'axe est-ouest l'arrière-pays milanais et avec son raccordement à la Suisse via Stabio-Gaggiolo, un éventuel détournement d'une partie des flux automobiles entre Como-Varese via le raccordement de Mendrisio, risquerait d'augmenter et de saturer le trafic de transit sur le réseau autoroutier au Mendrisiotto (déjà très surchargé).

● **Déséquilibres régionaux au sein de la Ville-Tessin (Sopra / Sotto Ceneri)**

L'intégration du Sottoceneri (Lugano-Mendrisio-Chiasso) dans le réseau des pôles insubriens, économiquement très dynamiques, risquerait de créer un décalage entre le sud (toujours plus inséré dans le projet de "Métropole Insubrienne") et le nord du canton (actuellement dans une phase de stagnation économique).

● **Dégradation de la qualité des prestations de transports ferroviaire transfrontaliers**

La libéralisation des chemins de fer n'a actuellement pas complètement abouti. Pour pénétrer les marchés étrangers avec un même vecteur de transport, des sociétés de chemin de fer mixtes italo-suisse ont été créées (Cisalpino, en 1993, pour le trafic internationale et TILO, en 2004, pour le trafic régional transfrontalier). Malheureusement le décalage des standards de qualité entre les CFF et les FS italiennes, sont à la base d'un dysfonctionnement significatif des trains internationaux "Cisalpino", pénalisant fortement la mobilité ferroviaire entre le Tessin et la Lombardie. Dans une telle situation, une libéralisation ultérieure du marché avec cette tendance, risquerait de compromettre sérieusement la performance et la compétitivité des transports publics à l'échelle transfrontalière et internationale.

OPPORTUNITÉ

● **Renforcement de l'institution de la Regio Insubrica**

Le renforcement institutionnel de la RI permettrait de mieux coordonner les politiques de développement de l'espace transfrontalier aussi bien du point de vue de l'aménagement du territoire que de la planification des transports. Cette plate-forme institutionnelle offre plusieurs avantages au niveau des relations bilatérales entre Tessin et Lombardie (voire même entre Suisse et Italie) par rapport à la situation précédente. A moyen terme il serait souhaitable, outre à la coordination, l'élaboration de politiques de développement *ad hoc* pour le territoire de la RI.



● **Optimisation des services de transport à l'échelle transfrontalière**

La mobilité à l'échelle transfrontalière est ralentie par le décalage induit par la frontière. A court terme, en particulier lors de l'ouverture de la nouvelle ligne FMV, il faudra mettre en place un système commun d'exploitation du réseau ferroviaire transfrontalier. Il s'agit en particulier de créer une communauté tarifaire valable dans le périmètre Lugano-Como-Varese et d'harmoniser les horaires des transports publics locaux dans les différentes gares-interfaces.



● **Expo 2015 à 30 Km de la frontière**

La prochaine exposition universelle de Milan, à 30 km de la frontière tessinoise, constitue une opportunité unique pour la RI et pour le Mendrisiotto, aussi bien au niveau économique que d'image. En outre il sera possible de renforcer la coopération bilatérale sur plusieurs thèmes (transports, tourisme, culture, etc.).



● **Dotation en infrastructures (en particulier NLFA et Malpensa)**

La situation particulière de la Regio Insubrica, faisant de carrefour entre différents réseaux de transports, assure une très bonne accessibilité à l'ensemble du territoire. Il faudra exploiter cette situation en raccordant les réseaux locaux et régionaux aux grandes infrastructures (en particulier l'aéroport intercontinental de Malpensa et la nouvelle ligne ferroviaire alpine qui traversera l'ensemble du Canton avant de s'insérer dans le réseau italien AC/AV).



● **Bonne accessibilité ferroviaire Tessin- Milan**

Le système urbain tessinois peut bénéficier d'une très bonne accessibilité routière et ferroviaire en direction de Milan (exception faite pour le manque de fiabilité, ces dernières années, des trains pendulaires Cisalpino exploitant les lignes internationales entre Suisse et Italie). Cette proximité offre des grandes opportunités culturelles et économiques.



● **Réseau universitaire et scientifique**

Le développement des centres universitaires insubriens (*Università della Svizzera Italiana* à Lugano, *Accademia d'Architettura* à Mendrisio, *SUPSI* à Manno-Trevano et *Università degli Studi dell'Insubria* à Como et Varese) offre une grande opportunité pour le développement d'un réseau de collaborations et de recherches scientifiques au niveau de la Regio Insubrica.



● Métro

L'achèvement d'AlpTransit et l'exploitation de la ligne historique du Gothard par le trafic régional (comme une sorte de métro-léger pour la Ville-Tessin ou plus en général pour la Métropole insubrienne) permettront d'augmenter radicalement l'offre de mobilité grâce à un moyen de transport rapide, fiable et écologiquement durable.



Environnement interne (Mendrisiotto)

FAIBLESSES

● Fragmentation institutionnelle

Le mitage institutionnel du Mendrisiotto pénalise son DTD et empêche de mener des politiques de développement économique régional coordonnées comme, par exemple, au niveau de la promotion touristique ou de l'innovation technologique. Particulièrement difficiles sont les politiques d'aménagement du territoire qui restent strictement dépendantes des besoins communaux en dépit d'un projet de développement territorial coordonné à l'échelle du district.

● Faible performance du système de transport

L'organisation dispersée du territoire et la morphologie du district rendent difficile une desserte satisfaisante de l'ensemble du territoire par les transports publics. Toutefois, même sur les principaux "axes forts" desservis par des lignes de bus, la faible performance du service (fréquences insuffisantes, absence de voies réservées permettant d'éviter les bûchons de voitures, etc.) rendent encore une fois les transports en commun au Mendrisiotto très peu compétitifs face aux TIM.

La circulation aux heures de pointes sur les axes principaux du réseau est ainsi particulièrement difficile (engorgements du réseau routier avec perturbations au niveau du réseau des bus, surcharge du réseau ferroviaire, etc.).

● Renforcement des relations directes Lugano-Como-Varese

Le décalage économique entre les centres principaux de la RI et les autres zones périphériques risque de reléguer progressivement ces dernières au simple rôle de support logistique pour le renforcement des relations directes entre les pôles économiquement plus dynamiques. Si cette tendance se poursuivait (comme pour la ville de Chiasso) le Mendrisiotto risquerait de devenir un espace intermédiaire peu attractif avec une perte progressive d'emplois et de services.

● Déséquilibres régionaux

Le Mendrisiotto doit pouvoir se développer d'une façon homogène. L'actuelle tendance qui voit sur l'axe Mendrisio-Stabio une forte croissance et dans la partie méridionale (Chiasso) une stagnation économique ne constitue pas un signal positif pour le DTD du district et pourra amener, à long terme, à des agrégations forcées uniquement par des contraintes économiques.

● **Étalement urbain**

L'urbanisation sauvage caractérisant le paysage de plaine du Mendrisiotto est le résultat de spéculations foncières et d'un grave déficit législatif au cours années 1960. La croissance du trafic motorisé avec ses externalités négatives, découle d'une organisation du territoire dispersée et de la superposition de plusieurs flux de trafic (local, pendulaire, de transit, etc.). La maîtrise de ce trafic et l'internalisation des coûts externes engendrés restera encore à moyen-long terme un problème difficile à résoudre. L'organisation territoriale dispersée influencera en fait encore longtemps un choix modal favorisant l'utilisation des transports individuels motorisés. La qualité des ressources tels que l'air, l'eau et le paysage reste ainsi menacée.

OPPORTUNITÉ

● **Projet FMV**

Grâce au projet de la ligne FMV, le Mendrisiotto a l'opportunité en même temps de mieux structurer son développement interne (grâce au renforcement des centralités secondaires le long de la nouvelle infrastructure) et d'améliorer son positionnement hiérarchique en tant que noeud ferroviaire du trafic régional, national et international.



● **TILO**

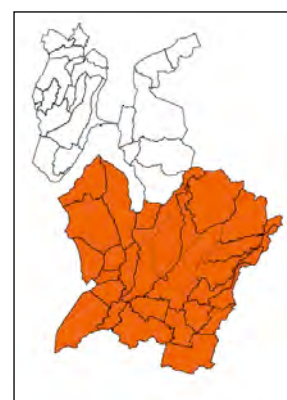
Le renforcement de l'offre ferroviaire TILO à l'image d'un métro-léger de surface pour la "Città-Ticino", voire à long terme pour la "Métropole Insubrienne", constitue une condition indispensable pour le développement durable du Mendrisiotto. Cette zone souffre actuellement des conséquences négatives du trafic motorisé, qui présente un taux de motorisation et de pendularité parmi les plus élevés de Suisse (plus de 70'000 mouvements pendulaires journaliers entre les 4 agglomérations du Canton).



● **Agrégations**

L'état des finances publiques des communes du Mendrisiotto est assez satisfaisant. Il s'agit d'une région qui, malgré la fragmentation institutionnelle, maintient des taux de croissance économique supérieurs à la moyenne cantonale. Les projets d'agrégations, en particulier celui de Mendrisio, n'est donc pas le résultat de contraintes financières mais d'un projet commun visant à développer l'ensemble de la région.

De notre point de vue, à long terme, le district devra être organisé autour de trois pôles forts: Mendrisio, Chiasso et Stabio. Ces pôles devront toutefois constituer les centres d'une même ville constituant un seul espace institutionnel. Cette ville "Mendrisiotto" aura ainsi la taille démographique (presque 50'000 habitants), le poids économique et la surface minimale pour entretenir des relations avec les autres pôles cantonaux ainsi que de la Regio Insubrica.



Tab.10 / La grande Ville de Mendrisio une fois achevés tous le processus d'agréations¹¹⁸

Surface (hectares)	10'496 (3.80% de la surface cantonale)
Population (habitants)	47'385 (15.10% de la population cantonale)
Nombre d'emplois	28'573 (17.50% des emplois cantonales)
Ressources fiscales totales (CHF)	147'283'047 (14.00% des ressources cantonales)

● Environnement territorial

Le Mendrisiotto présente un patrimoine naturel et culturel extrêmement important. Son paysage conserve d'innombrables traces de son histoire naturelle et culturelle, qui ont été heureusement épargnées de l'urbanisation sauvage des cinquante dernières années. Le Monte Generoso (en raison de son patrimoine naturel et paysager), le Monte San Giorgio (patrimoine mondial de l'humanité en raison de sa richesse paléontologique), et la vallée de Muggio (qui a gardé presque intégralement un paysage traditionnel rural) constituent de véritables parcs à protéger et à valoriser en tant que support des activités de loisirs et didactiques du district.



● Académie

La présence de l'Académie d'Architecture et la richesse du territoire du Mendrisiotto font de ce district une véritable région-laboratoire pour lancer des projets novateurs de développement urbain, en particulier en ce qui concerne de nouveaux prototypes d'espaces publics permettant en même temps de promouvoir la cohésion sociale et la protection de l'environnement.¹¹⁹



● Mobilité durable

Les connaissances acquises grâce au projet VEL devront constituer la base pour la recherche et le développement de systèmes alternatifs de mobilité. La création d'un centre d'informations sur la mobilité durable pour la diffusion des connaissances constitue une opportunité pour faire du Mendrisiotto un laboratoire d'avant-garde pour l'expérimentation des nouveaux systèmes de mobilité durable.



Pour conclure l'analyse risque-opportunité, la matrice SWOT suivante synthétise les points de force (*Strengths*) et les points de faiblesse (*Weaknesses*) du Mendrisiotto par rapport aux opportunités (*Opportunities*) et aux risques (*Threats*) principaux de la Regio Insubrica.

¹¹⁸ Source: DI (2003b), op.cit.

¹¹⁹ voir ANNEXE 10

66/ Matrice de synthèse SWOT

<p>risques</p> <p>ENVIRONNEMENT EXTERNE</p> <p>opportunités</p>	<p>La métropolisation en cours à l'échelle de la Région Lombardie augmente la périphérie des villes et des agglomérations moyennes de l'hinterland milanais (perte d'emplois et services). Le Mendrisiotto continue par contre à offrir un cadre territorial de qualité au niveau résidentiel, du travail qualifié et de la stabilité politique. Son attractivité est toutefois pénalisée par la forte fragmentation institutionnelle et par la concurrence interne entre ses nombreux communes. Il poursuit ainsi sa politique d'agréations des communes pour arriver à long terme à une seule entité institutionnelle (grande commune de Mendrisio ou agglomération du Mendrisiotto institutionnellement représentée).</p>	<p>La Regio Insubrica dans son ensemble est réduite à une banlieue de la métropole milanaise. La « frontière-barrière » prévaut sur la « frontière-opportunité ». Les nouvelles grandes infrastructures ont des impacts négatifs sur la qualité de vie de la Région et n'améliorent pas l'accessibilité de la zone transfrontalière (effet tunnel). Le Mendrisio n'arrive plus à exprimer ses atouts, victime des externalités négatives produites par l'explosion de la mobilité motorisée pendulaire et de transit.</p>
	<p>L'espace transfrontalier insubrien se développe d'une façon homogène et cohérente. Un réseau de petites moyennes centralités se développe le long des nouvelles infrastructures de transport public régional (FMV). Le raccordement de ces infrastructures aux réseaux longs tel quel les NLFA (grâce aux nœuds de Lugano et Gallarate) et l'aéroport intercontinental de Malpensa, accroît l'accessibilité de l'ensemble de la ville-région polycentrique. La mise en réseau de l'ensemble de petits-moyens-grands centres insubiens, grâce à une articulation des réseaux de transports locaux et régionaux performants, contribue à structurer le développement à long terme d'une « Métropole Insubrienne » en mesure de faire valoir les intérêts locaux et de participer activement à l'élaboration de stratégies de maîtrise des problèmes globaux.</p>	<p>L'actuelle fragmentation institutionnelle du Mendrisiotto ne permet pas d'élaborer des politiques de développement territorial communes et de profiter du contexte externe de la Regio Insubrica avec un marché de 1,5 millions d'habitants. Les intérêts locaux sont toujours mis en avant au détriment d'un projet de DTD à l'échelle du district. Au niveau de l'espace transfrontalier insubrien se renforcent les relations directes entre les pôles économiquement et politiquement plus développés de Lugano-Como-Varese (effet tunnel pour le Mendrisiotto)</p>
	<p>ENVIRONNEMENT INTERNE</p> <p>points de force points de faiblesse</p>	

6.5 Limites méthodologiques

Les deux grandes hypothèses retenues ont pu être suffisamment vérifiées au cours du travail. Les différentes échelles géographiques analysées et la double approche d'étude du DTD (dimension politico-institutionnelle et dimension infrastructurelle) ont montré la pertinence de cette méthode multiscalaire et "bi-dimensionnelle". Toutefois, la focalisation exclusive sur la question des transports et des effets territoriaux induits pouvant contribuer à long terme au développement durable de la région urbaine transfrontalière (toujours plus structurée à l'image d'une métropole), ne peut être considérée comme exhaustive. Dans cette optique la principale limite conceptuelle du modèle de référence retenu dans ce mémoire (le concept de "DTD"), réside dans la faible prise en compte des dimensions économiques et sociales, qui participent aussi au processus de morphogenèse territoriale. Il faut toutefois souligner comment cette "non prise en compte" des facteurs socio-économiques relève d'un choix explicite ainsi que nous l'avons mentionné déjà dans la première question de départ.

Les différents constats et conditions faisant de corollaire aux hypothèses ont également été analysés et discutés aussi bien au niveau du contexte territorial élargit (Regio Insubrica) que du contexte restreint (Mendrisiotto). L'étude du projet FMV a permis finalement de montrer quelques scénarios de développement territorial envisageable pour un espace transfrontalier tel que la RI ainsi que de prendre en compte différentes échelles spatiales sous l'angle des enjeux politico-institutionnels (Suisse, Italie, Canton Tessin, Région Lombardie) et infrastructurels (NLFA, AlpTransit, réseaux routiers et ferroviaires, etc.).

Remerciements

Je tiens à exprimer ma reconnaissance aux personnes suivantes qui m'ont aidé à développer et enrichir ce mémoire de master.

- **Giuseppe Pini**, professeur à l'Institut de géographie et directeur du mémoire pour ses conseils, sa disponibilité et son aide dans l'encadrement général du travail;
- **Antonio Da Cunha**, professeur à l'Institut de géographie et expert du mémoire, pour ses conseils et éclaircissements conceptuels;
- **Olivier Schmid**, assistant diplômé à l' Institut de géographie, pour sa grande disponibilité et ses précieux renseignements linguistiques;
- **Marco Borradori**, conseiller d'Etat du Canton Tessin et directeur du Département du Territoire, pour sa disponibilité et exhaustivité lors de notre entretien du 9 janvier 2009 et pour sa participation à la soirée de discussion publique sur le projet de la nouvelle ligne FMV organisée à Mendrisio le 29 septembre 2008;
- **Michele Raggi**, directeur de l'Office Technique de la commune de Mendrisio, pour sa disponibilité lors de notre du 6 avril 2008;
- **Roxane Bervini** et **Luigi Ligotti**, architectes USI-AAM OTIA, pour toutes nos nombreuses discussions extrêmement stimulantes et constructives;
- **Mattia Cattaneo**, géographe, pour tous les documents et rapports cantonaux qu'il m'a gentiment prêté;
- **Samuele Cavadini**, conseiller communal à Mendrisio, pour les documents et rapports communaux qu'il m'a gentiment récupéré;
- **Luca Del Bosco**, architecte, pour le matériel, les informations et les discussions qu'on a eu ;
- **Palmiro Malacrida**, ancien directeur des transports publics du Mendrisiotto, pour les précieuses informations et l'intérêt qu'il a montré vers ce travail.

Et finalement un grand merci à mon **père** et ma **mère** pour leur soutien moral essentiel et leur aide indispensable qui m'ont permis de mener à bon fin ce travail.

Bibliographie

- AA.VV. (1999), *La Svizzera e le nuove prospettive della cooperazione europea* - Lugano 24-26.03.1999. Berna: Servizio federale d'informazione e di coordinamento per la cooperazione transfrontaliera
- AlpTransit: quattro ipotesi a sud (2008, 19 décembre), *Corriere del Ticino*
- ARCHIBUGI F. (1999). *Eco-sistemi urbani in Italia. Una proposta di riorganizzazione urbana e di riequilibrio territoriale ed ambientale a livello regionale-nazionale*. Roma: Gangemi Editore
- ARE (2003). *Etude sur les effets territoriaux des infrastructures de transports. Tirer les leçons du passé pour planifier le futur. Aperçu du projet*. Berne: Office fédérale du développement territorial
- ARE (2004). *Effets territoriaux des infrastructures de transports dans la plaine de Magadino, Analyse ex post - Résumé*. Berne : Office fédéral du développement territorial
- ARE (2005), *Rapport sur le développement territorial*. Berne: Office fédéral du développement territorial
- ARE (2006), *Le futur des transports: étudier conjointement les transports et l'urbanisation pour favoriser un développement durable*. Berne : Office fédéral du développement territorial
- ARE (2007). *Effets territoriaux des infrastructures de transport. Rapport de synthèse*. Berne: Office fédéral du développement territorial
- BAILLY A. et all. (2001). *Grandes infrastructures de transports, forme urbaine et qualité de vie*. Paris: Economica, coll.Anthropos
- BAMBACE A. (2008,12 janvier). La fuga da Malpensa costerà a Como oltre cento milioni di euro. *Corriere di Como*
- BASSAND M. et all. (1988). *Les enjeux de l'urbanisation: agglomerations probleme in des Schweiz*. Bern: P.Lang
- BASSAND M.(2005). *La métropolisation de la Suisse*. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (collection le savoir Suisse)
- BAVOUX et all.(2005). *Géographie des transports*. Paris : A.Colin
- BRERA P. (2008, 06 février). Malpensa, eliminati 180 voli. *Corriere del Ticino*
- BRUNDTLAND G.H (1987). *Rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'ONU* [en ligne] <http://www.are.admin.ch> (consulté le 01.12.08)
- CANTON TICINO, *Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990*
- CANTON TICINO, *Decreto legislativo concernente l'adozione degli obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore del 12 dicembre 1990*
- CAMANI-PEDRINA R. (2001). *Lessico della pianificazione territoriale*. Berna: VLP-ASPAN
- CAPALBO A. (2006). *Gli strumenti di pianificazione urbanistica. Dal programma di fabbricazione al piano strutturale*. Matelica: Halley Editrice SRL

CATTANEO M. (2008). *L'évolution de la pratique de l'aménagement du territoire face aux enjeux de la mobilité. Le district de Mendrisio, une zone problématique*. Mémoire de licence. Lausanne: Institut de géographie.

CELIO M. (2007, 21 septembre), *Lungo i binari dell'avvenire. L'informatore* (Mendrisio TI)

CELIO M. (2008, 28 février), *Piano direttore, un mezzo per agire. Opinione liberale* (Canton Tessin)

CICIOTTI E. RIZZI P. (2005). *Gli SWOT territoriali e la costruzione delle strategie di sviluppo locali*. In: *Politiche per lo sviluppo territoriale. Teorie, strumenti, valutazioni*. Roma: Ed.Carocci.

Città-Ticino, un progetto per costruire il futuro del Cantone (2008, 28 février). *Opinione liberale* (Canton Tessin)

Colandra A. (2008, 05 janvier). *Ticino solidale con Malpensa. Per Agno il declassamento aprirebbe però anche opportunità. Corriere del Ticino*

COMMISSION EUROPEENNE (2006). *Livre blanc: la politique européenne des transports à l'horizon 2010, l'heure des choix*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes.

COMUNE DI LIGORNETTO (2008). *Piano Regolatore Comunale - Comparto Valera. Relazione Preliminare*. Morbio Inferiore: ECOTEAM SA - Studio di architettura e pianificazione

COMUNE DI MENDRISIO (1997), *Piano regolatore 1997*, Messaggio municipale - Documentazione grafica - Norme di attuazione - Rapporto di pianificazione

COMUNE DI MENDRISIO (2007a). *Il nuovo comune di Mendrisio. Insieme con energia dialogo e passione*. Documento informativo alla popolazione

COMUNE DI MENDRISIO (2007b). *Memore - rivista periodica del comune di Mendrisio*, Nr.1 - febbraio 2007

COMUNE DI MENDRISIO (2007c). *Memore - rivista periodica del comune di Mendrisio*, Nr.2 - giugno 2007

COMUNE DI MENDRISIO (2007d). *Memore - rivista periodica del comune di Mendrisio*, Nr.4 - dicembre 2007

COMUNE DI MENDRISIO (2008a). *Piano regolatore PR 97. Variante comparti per attività: San Martino - Penate - Rime/Brecch*. Mendrisio: Incarto per il Consiglio comunale

COMUNE DI MENDRISIO (2008b). *Il nuovo comune di Mendrisio. Tappa costitutiva 2009* [en ligne] <http://www.ti.ch/di> (consulté le 04.02.2009)

COMUNE DI MENDRISIO (2008c). *Memore - rivista periodica del comune di Mendrisio*, Nr.1 - marzo 2008

COMUNE DI MENDRISIO (2008d). *Memore - rivista periodica del comune di Mendrisio*, Nr.2 - giugno 2008

COMUNE DI MENDRISIO (2008e). *Memore - rivista periodica del comune di Mendrisio*, Nr.3 - settembre 2008

CONFEDERATION SUISSE, *Constitution fédérale de la Confédération suisse 1999 du 18 avril 1999*, RS 101

CONFEDERATION SUISSE, *Loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT)*, RS. 700

CONFEDERATION SUISSE, *Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983* (LPE), RS 814.01

CONFEDERATION SUISSE, *Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques du 6 octobre 2006* (Loi sur le fonds d'infrastructure, LFinfr.)

CONFEDERATION SUISSE, *Loi fédérale (projet) sur le développement de l'infrastructure ferroviaire* (LDIF)

CONFEDERATION SUISSE, *Loi fédérale (projet) sur le développement territorial* (LDTer)

CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (2003). *Cinquante ans de politique des transports : succès, échec et nouveaux défis*. Paris: Service des Publications de l'OCDE

CONSEIL FEDERAL (1996). *Rapport sur les Grandes lignes de l'organisation de l'organisation du territoire suisse*. [en ligne] <http://www.are.admin.ch> (consulté le 03.02.09)

CONSEIL FEDERAL (2006, 10 mars). *Message sur la convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la Société anonyme des Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2007-2010 et sur le plafond de dépenses pour le financement de l'infrastructure ferroviaire des CFF pour les années 2007 à 2010*

CONSEIL FEDERAL (2008), *Stratégie pour le développement durable: lignes directrices et plan d'action 2008-2011. Rapport du 16 avril 2008*. Berne: ARE [en ligne] <http://www.are.admin.ch> (consulté le 04.01.09)

CONSEIL FEDERAL, GOVERNO ITALIANO (1993, 24 février). *Accord-cadre entre la Confédération suisse et la République italienne sur la coopération transfrontalière des collectivités et autorités régionales et locale*.

CONSIGLIO FEDERALE (2007, 21 novembre). *Messaggio 07.092 concernente l'ampliamento della rete delle FFS mediante il nuovo collegamento ferroviario Mendrisio - confine nazionale (-Varese)*

CONSIGLIO DI STATO (2005, 10 mai). *Messaggio 5651 - Richiesta di un credito di 2,5 milioni di franchi quale partecipazione alle spese per l'allestimento del progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como) - Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)*. Bellinzona : Dipartimento del Territorio

CONSIGLIO DI STATO (2005, 4 octobre). *Messaggio 5651R - Rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 10 maggio 2005 concernente la richiesta di un credito di 2,5 milioni di franchi quale partecipazione alle spese per l'allestimento del progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como) - Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)*. Bellinzona : Dipartimento del Territorio

CONSIGLIO DI STATO (2006, 21 février). *Messaggio 5755 - Richiesta di un credito di 720'000 .- franchi per la progettazione di massima delle stazioni / fermate di Castione-Arbedo, S.Antonino, Minusio e Mendrisio S.Martino nell'ambito del nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)*. Bellinzona : Dipartimento del Territorio

CONSIGLIO DI STATO (2007, 13 mars). *Messaggio 5902 - Richiesta di un credito di CHF 72 mio quale contributo per la costruzione del nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como)-Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'ambito del sistema regionale Ticino-Lombardia (TILO)*. Bellinzona : Dipartimento del Territorio

CONSIGLIO DI STATO (2008, 16 avril), *Messaggio 6059 - Aggregazione dei Comuni di Arzo, Capolago, Genestrerio, Mendrisio, Rancate, Tremona in un unico Comune denominato COMUNE DI MENDRISIO* Bellinzona : Dipartimento delle Istituzioni

CONSIGLIO DI STATO (2007, 04 settembre). *Messaggio 5902R - Rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 13 marzo 2007 concernente la richiesta di un credito di CHF 72 mio quale contributo per la costruzione del nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como)-Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'ambito del sistema regionale Ticino-Lombardia (TILO)*. Bellinzona : Dipartimento del Territorio

CONSIGLIO DI STATO (2007). *Rapporto alla Cittadinanza. Aggregazione dei Comuni di Arzo, Capolago, Genestrerio, Mendrisio, Rancate e Tremona*. Ed. Dipartimento delle istituzioni

COSCENZA SVIZZERA (2006), *AlpTransit: verso nuovi equilibri territoriali. Atti del convegno*. Bellinzona, venerdì 20 ottobre 2006

CRIVELLI R. (1995), *Frontières et aménagement du territoire*. In: LERESCHE J-P, LEVY R., *La Suisse et la coopération transfrontalière: repli ou redéploiement ?* Zürich : Ed.Seismo, pp. 49-62

CROZET YVES (2007, 27 mars). *Le réseau, c'est la vitesse. Et la vitesse, c'est l'emploi !* [en ligne] disponible sur <http://www.citedurable.com> (consulté le 14.10.08)

DA CUNHA. RUEGG J. (2003), *Développement durable et aménagement du territoire*. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes

DA CUNHA A., BOTH J-F. (2004). *Métropolisation, villes et agglomérations. Structures socio-démographiques des espaces urbains*. Neuchâtel: OFS

DA CUNHA A. et all. (2005). *Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestions des ressources et gouvernance*. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes

DA CUNHA A (2006), *Cours de développement urbain durable*. Université de Lausanne: Faculté des Géosciences et de l'Environnement

DELLA RIPA S.(2008, 27 septembre 2008), *Uniti per un Insubria sempre migliore. Corriere del Ticino*

DETEC (2006a). *Plan sectoriel des transports: partie programme*. Berne: ARE, OFROU, OFT

DETEC (2006b). *Plan sectoriel des transports: rapport explicatif*. Berne: ARE, OFROU, OFT

DETEC (2006c). *La politique des agglomérations de la Confédération. Rapport intermédiaire 2006*. Berne: Office fédérale du développement territorial (ARE)

DI (2003a). *Lo scenario socioeconomico delle regioni ticinesi. Monitoring Mendrisiotto e Valle di Muggio*. Bellinzona: Dipartimento delle Istituzioni - Sezione degli enti locali

DI (2003b). *Lo scenario istituzionale della Regione. I vostri Comuni oggi. Studio sull'agglomerato di Chiasso e Mendrisio*. Bellinzona: Dipartimento delle Istituzioni - Sezione degli enti locali

DI (2004a). *Il Cantone e le sue regioni: le nuove Città. Documento di sintesi*. Bellinzona : Dipartimento delle Istituzioni - Sezione degli enti locali

DI (2004b). *Il Ticino delle nuove Città. L'importanza degli agglomerati e delle Città ticinesi per lo sviluppo di tutto il Cantone. Documento di analisi*. Bellinzona : Dipartimento delle Istituzioni - Sezione degli enti locali

DI (2004c). *Il comune Chiasso-Mendrisio. Il Mendrisiotto verso una nuova identità*, Anno III - N.4 - Maggio 2004. Bellinzona

DI (2005). *Il comune Chiasso e Mendrisio. Un nuovo ponte da costruire*, Anno IV - N.6 - Ottobre 2005. Bellinzona

DI (2006). *Il comune Mendrisio-Chiasso. Nuove città come specchio di coesione*. Anno V - N.9 - Dicembre 2006

DT (1990). *Piano direttore cantonale*. Bellinzona

DT (2002a). *Piano dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM). Rapporto finale (incarto ridotto)* Lugano: Studi Associati SA

DT(2002b). *Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio. Rapporto esplicativo*. Bellinzona: Divisione della pianificazione territoriale

DT et all. (2003), *FMV: nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso) - Mendrisio - Varese - Gallarate - Aeroporto di Malpensa. Progetto preliminare - rapporto finale. Relazione di sintesi*. Bellinzona : Sezione dei Trasporti

DT (2003a). *Mobilità e territorio per uno sviluppo sostenibile*. "Dati-Statistiche e società" - Nr.1 marzo 2003. Bellinzona : USTAT

DT(2003b). *Piano cantonale dei trasporti (PCT) / Piani regionali dei trasporti (PRT). Rapporto finale: analisi e sintesi della pianificazione cantonale de trasporti*. Lugano: Studi Associati SA

DT (2004). *Elementi per uno sviluppo territoriale del Canton Ticino 1980 - 2000: da un analisi dell'oggi ad uno sguardo sul futuro*. Bellinzona: Sezione della pianificazione urbanistica

DT (2006a). *L'organizzazione territoriale in Ticino. Valutazioni e indirizzi per l'elaborazione del Modello di organizzazione territoriale*. Bellinzona : Ed. Consiglio di Stato del Canton Ticino

DT(2006b). *Piano direttore cantonale. Rapporto sulla consultazione: un progetto per il Ticino*. Bellinzona : Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

DT (2007a). *Una mobilità sostenibile per la Città-Ticino*. Bellinzona : Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

DT (2007b). *Revisione del Piano direttore cantonale. Rapporto esplicativo 2007*. Bellinzona: Sezione dello sviluppo territoriale

DT (2007c). *Piano direttore cantonale. Gli obiettivi pianificatori cantonali*. Bellinzona : Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

DT(2007d). *Piano direttore cantonale. Scheda di Piano direttore R1: Modello territoriale*, Bellinzona : Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

DT(2007e). *Piano direttore cantonale. Scheda di Piano direttore R5: Concetto di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e del Basso Ceresio*, Bellinzona : Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

DT(2007f). *Piano direttore cantonale. Scheda di Piano direttore R8: Grandi generatori di traffico (GGT)*, Bellinzona : Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

DT(2007g). *Piano direttore cantonale. Scheda di Piano direttore M1: Piano cantonale dei trasporti*, Bellinzona : Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

DT(2007h). *Piano direttore cantonale. Scheda di Piano direttore M5: Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio*, Bellinzona : Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

DT(2007i). *Piano direttore cantonale. Scheda di Piano direttore M6: AlpTransit*, Bellinzona : Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

DT(2007l). *Piano direttore cantonale. Scheda di Piano direttore M7: Sistema ferroviario regionale e transfrontaliero Ticino-Lombardia TILO* , Bellinzona : Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

DT(2007m). *Piano direttore cantonale. Scheda di Piano direttore M8: Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia* , Bellinzona : Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

Ferrovia senza ostacolo: nessun ricorso contro la linea Mendrisio-Varese (2008, 28 ottobre). *Corriere del Ticino*

Ferrovie europee in rapido sviluppo (2008, 03 settembre). *Corriere del Ticino*

FFS (2007). *FMV: nuova linea ferroviaria Mendrisio-Stabio-Confine (-Varese), progetto di pubblicazione*. Lucerna: FFS SA Infrastruttura

FISCHER C., TORRICELLI G-P. (1999), *Les transports transfrontaliers dans la région insubrienne. Etude de cas de la gare Como-Chiasso et de la Ligne Lugano-Mendrisio-Varese du projet D7 "Politique des transports et régions frontalières"*. Berne: Direction du PNR 41 "Transport et environnement", volume M13

Fissati 300, pronti un centinaio. Posteggi per frontaliere previsti ad Albate (Como) per TILO (2009, 30 janvier). *Corriere del Ticino*

FONTANA-LUPI N. (2007, 21 settembre). Turismo: le potenzialità ci sono. *L'informatore* (Mendrisio TI)

FoxTown più forte della crisi (2009, 05 février). *Corriere del Ticino*

FRANZI A. (2008 - Nr.14), Malpensa, quale futuro ? *Extra* (Corriere del Ticino)

GALFETTI A. (1996), La città Ticino. *Rivista Tecnica* 4/1996

GIORETTI E., DELLA RIPA S. (2008, 15 mai). La linea rischia di saltare: contro la ferrovia Mendrisio-Malpensa 32 ricorsi. *Corriere del Ticino*

GIORETTI E., DELLA RIPA S. (2008, 17 mai 2008). Il binario è quello giusto: Mendrisio-Malpensa, è una lotta contro il tempo. *Corriere del Ticino*

GIORETTI E. (2008, 18 ottobre), Il Cisalpino dei pendolari: da dicembre FLIRT sarà anche transfrontaliero. *Corriere del Ticino*

ISTAT (2008), *Atlante statistico territoriale delle infrastrutture - N.6 - 2008*. Roma: Istituto nazionale di statistica

JOURDAN S., MIRENOWICZ J. (2006). *Sur la piste d'une mobilité différente*. Dossier de *LaRevueDurable*, numéro 18 - décembre 2005 / janvier 2006, pp.13-57

JOSE B. (2000) *Gli accordi bilaterali in breve*. Berna: Ufficio dell'integrazione DFAE / DFE

KAUFMANN V. et all. (2003). *Coordonner transports et urbanisme*. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes

KAUFMANN V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité*. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes

KOPP-DEMOOUGEOT E., GUGGISBERG C. (1998) *Vade-mecum. Aménagement du territoire suisse*. Bern : EDMZ

KRAUCHI C., STOCKLI U. (2004). *Plus d'entrain pour la Suisse: l'histoire de Rail2000*. Zürich: AS Verlag

La cooperazione transfrontaliera guarda all'Expo 2015 a Milano (2008, 03 ottobre). *L'informatore* (Mendrisio TI)

La ferrovia si sviluppa a sud: incontro italo-svizzero a Roma per migliorare e infrastrutture (2009, 05 février). *Corriere del Ticino*

Le garanzie italiane sul progetto ci sono: linea ferroviaria Mendrisio-Varese senza intoppi (2008, 18 décembre). *Corriere del Ticino*

LERESCHE J-P. (1995). L'Etat et la coopération transfrontalière: un mode complexe d'adptation à l'Europe. In: *La Suisse et la coopération transfrontalière: repli ou redéploiement ?* Zürich : Ed.Seismo, pp. 19-47

Lugano, un futuro da micrometropoli (2008, 19 novembre). *Corriere del Ticino*

LURATI R. (2008). *Le processus de création de la "nouvelle Lugano": analyse des conditions de possibilité de la fusion de communes dans l'agglomération luganaise*. Mémoire de licence. Lausanne (UNIL) : Faculté des sciences sociales et politiques.

MEDICI F.(2006), *Storia di Mendrisio - volume III*. Mendrisio: Ed.

MELLO P. (2002). *Metamorfosi dello spazio*. Torino : Bollati Boringhieri editore

Mendrisio-Varese, lavori partiti (2008, 02 décembre). *Corriere del Ticino*

METTAN N., ERLANGER J. (1999). *Politiques des transports et régions frontalières. Rapport de synthèse*. Berne : Direction du PNR 41 " Transport et environnement

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE (2006). *Infrastrutture prioritarie 2006*. [en ligne] http://www.uniontrasporti.it/uploads/infrastrutture_prioritarie.pdf (consulté le 20.11.08)

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE (2007). *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei trasporti. Anni 2006-2007*. Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

MOMBELLI S.(2008, 18 décembre). Dubbi e perplessità sulla Stabio-Malpensa. *Corriere del Ticino*

MORESI G. (2007, 21 settembre). AlpTransit: quale itinerario a sud ? *Corriere del Ticino*

MUSSO E.(2006), I trasporti nella politica europea: obbiettivi, risultati, limiti. In: POLIDORI et all., *I trasporti e l'Europa: politiche, infrastrutture, concorrenze*. Milano: Ed.Franco Angeli

Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (2008, 19 septembre). In *Wikipedia* [en ligne] disponible sur <http://fr.wikipedia.org/> (consulté le 20.12.08)

Nuovo orario FFS: intensificati i collegamenti tra i centri (2008, 22 novembre). *Corriere del Ticino*

OFEV, ARE (2006), *Grandi generatori di traffico nel piano direttore cantonale. Raccomandazioni sulla pianificazione dell'ubicazione*. Berna

OFS (2007), *La mobilità en Suisse. Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports*. Neuchâtel: Office fédéral de la statistique

Park&Ride in zona stazione (2008, 14 novembre). *L'informatore* (Mendrisio TI)

PELANDA C. (1998). *Ticino 2015 - Libro bianco sullo sviluppo economico cantonale nello scenario della globalizzazione*. Bellinzona : Dipartimento delle finanze e dell'economia

PERULLI P., VEGETTI M. (2004). *La città: note per un lessico socio-filosofico*. Mendrisio : Accademia di Architettura

PERULLI P. (2004). *Piani strategici. Governare le città europee*. Milano: Ed. FrancoAngeli

PINI G. (2005), *Cours de géographie des transports*. Université de Lausanne: Faculté des Géosciences et de l'Environnement

PRADEAU C. (1998). *Lexique de géographie humaine*. Paris: A. Colin

RAFFESTIN C. (1980). *Pour une géographie du pouvoir*. Paris : LITEC

RATTI R.(1995), Stratégies de dépassement des "effets frontières": théorie et cas pratiques. In: LERESCHE J-P, LEVY R., *La Suisse et la coopération transfrontalière: repli ou redéploiement ?* Zürich : Ed.Seismo, pp. 63-82

RE G. (2008,07 janvier). Ferrovia Lugano-Malpensa: luce verde dall'Italia. *Corriere del Ticino*

REGIO INSUBRICA (1995). *Dichiarazione di Intesa*. [en ligne] <http://regioinsubrica.org> (consulté le 18/02/09)

REGIONE LOMBARDIA (2004). *Programma triennale dei servizi ferroviari: anni 2004-2006*. Milano: Direzione "Infrastrutture e Mobilità"

REGIONE LOMBARDIA (2007). *Piano territoriale regionale. Documento di Piano (2)*. Milano: Direzione "Territorio e Urbanistica"

REGIONE LOMBARDIA, *Legge regionale per il governo del territorio della Regione Lombardia del 11 marzo 2005*, Nr.12

REPUBBLICA ITALIANA, *Costituzione del 27 dicembre 1947*

REPUBBLICA ITALIANA , *Legge urbanistica statale del 17 agosto 1942*, Nr.1150

REPUBBLICA ITALIANA, *Legge sui piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra del 27 ottobre 1951*, Nr.1402

REPUBBLICA ITALIANA *Legge concernente le modifiche ed integrazioni alla legge urbanistica del 1942*, Nr.765

REPUBBLICA ITALIANA, *Legge sulla "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi di rilancio delle attività produttive" del 21 dicembre 2001* (Legge Obiettivo), Nr.443

REZZONICO G. (2008, 02 mars). Una "città Ticino" con la sua "metro". *Il Caffè*

ROSSI A. (2005, 07 décembre). Territorio: Svizzera al punto di rottura. Dalla nuova struttura spaziale esce un Ticino tra città a rete e zone di abbandono. *Azione*

ROSSI A. (2008). *Lo sviluppo della regione urbana del Luganese nell'era della globalizzazione e della metropolizzazione*. Lugano: Commissione Regionale dei trasporti del luganese

San Gottardo cento anni 1882-1982 (1982, mai, nr.98). *Scuola Ticinese*. Bellinzona

SECO (2006). *La Suisse et la coopération territoriale européenne*. Berne : SECO [en ligne] <http://interreg.ch> (consulté le 20.11.08)

SILINI C. (2008, 05 mars). Ripensare la città con Mario Botta. Il Ticino ? Propaggine della grande area metropolitana milanese. *Corriere del Ticino*

SOLLERO A. (2004). *La Regio Insubrica: la formation, les enjeux et les perspectives de la région transfrontalière italo-suisse*. Mémoire de licence. Genève (UNIGE) : Faculté de sciences économiques et sociales

SOMAINI F.(2008, 09 novembre). Stabio-Varese, ecco il progetto. *Corriere del Ticino*

SOMAINI F. (2008, 22 novembre). Dopo le 6:11 finiti i diretti per Zurigo. *Corriere del Ticino*

SOMAINI F. (2008, 18 décembre). Malpensa è meta accessoria. La ferrovia Mendrisio-Varese è utile perché connette le città. *Corriere del Ticino*

SUPSI (2008). *Mendrisio: sustainable intermodal transport exchange*. Scuola Univeritaria Professionale della Svizzera Italiana: Dipartimento Ambiente Costruzioni e Design [en ligne] <http://www.ai.supsi.ch> (consulté le 05.02.2009)

SwissInfo (2004, 18 juin). *Con il treno Ticino e Lombardia più vicini*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 18.02.09)

SwissInfo (2004, 11 novembre). *Un'alleanza di ferro che corre sui binari*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 18.02.09)

SwissInfo (2004, 09 décembre). *TILO: Ticino e Lombardia più vicini*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 18.02.09)

SwissInfo (2005, 10 octobre). *Lombardia e Ticino su binari comuni*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 17.01.08)

SwissInfo (2006, 20 janvier). *Un triangolo per la mobilità del futuro*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 18.02.09)

SwissInfo (2007, 31 janvier). *Il destino sospeso dell'aeroporto di Malpensa*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 18.02.09)

SwissInfo (2007, 15 mars). *Ticino-Malpensa: a grandi passi verso il futuro*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 18.02.09)

SwissInfo (2007, 15 mars). *Un ruolo più dinamico per l'Insubria*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 18.02.09)

SwissInfo (2008, 04 janvier). *Aeroporto di Malpensa: luci e ombre anche sul Ticino*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 18.02.09)

SwissInfo (2008, 10 juin). *Mendrisio-Varese: collegamento approvato*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 18.02.09)

SwissInfo (2008, 10 juillet). *La via dell'acqua che unisce Svizzera e Italia*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 18.02.09)

SwissInfo (2008, 25 juillet). *Il futuro nel paese del tempo ritrovato*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 18.02.09)

SwissInfo (2008, 22 septembre). *Il futuro dell'Insubria si specchia nei laghi*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 18.02.09)

SwissInfo (2008, 22 septembre). *Mendrisio-Malpensa: via libera ai lavori*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 18.02.09)

SwissInfo (2008, 20 octobre). *Firmato l'accordo sulla Mendrisio-Varese*. [en ligne] <http://www.swissinfo.ch> (consulté le 18.02.09)

Trasporti della Lombardia, [en ligne] *Wikipedia*. (consulté le 18.02.09)

TORRICELLI G-P. (1994). *Sur la comparaison des systèmes de villes: la distribution des fonctions urbaines entre Milan et Zürich*. In: *L'Espace géographique*, N° 3, pp.231-249

TORRICELLI G-P. (1995). *Atlante socio-economico della Regio Insubrica*, CD-ROM. Bellinzona: IRE

USTAT (2007). *Annuario statistico ticinese (Comuni)*. Bellinzona: Ufficio di statistica

VON STOKAR T. et all.(2006). *Evaluation de la durabilité du plan sectoriel des transport, partie programme - Rapport final*. Berne: ARE - DETEC

ZANETTA M. (2007, 21 septembre). *Un vero concetto di mobilità integrata*. *L'Informatore* (Mendrisio TI)

Sources internet

Actualité suisse
<http://www.swissinfo.org>

AlpTransit
<http://www.alptransit.ch>

Base des données des cantons et des villes suisses (IDHEAP)
<http://www.badac.ch>

Base des données statistiques de la Région Lombardie
<http://www.ring.lombardia.it>

Commission européenne des transports
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm

Chemin de fer fédéraux
<http://www.cff.ch>

Ferrovie Nord Milano
<http://ferrovienord.it>

Google Earth 2009

Google Maps

Institut national de statistique (Italie)

<http://www.istat.it>

Office fédéral du développement territorial

<http://www.are.admin.ch>

Office fédérale de l'environnement

<http://www.bafu.admin.ch>

Osservatorio territoriale infrastrutture lombarde

<http://www.otilombardia.it>

Rete ferroviaria italiana (RFI)

<http://www.rfi.it>

Reseau interdisciplinaire pour l'aménagement du territoire européen

<http://www.espon.eu>

Site de l'Expo 2015

<http://milanoexpo-2015.com>

Site officiel de la ville de Mendrisio

<http://www.mendrisio.ch>

Site officiel de la ville de Como

<http://www.comune.como.it>

Site officiel de la ville de Varese

<http://www.comune.varese.it>

Site officiel de la République et Canton du Tessin

<http://www.ti.ch>

Site officiel de la Regio Insubrica

<http://www.regioinsubrica.org>

Site officiel de la Région Lombardie

<http://www.regione.lombardia.it>

Transports de la Région Lombardie

<http://trasporti.regione.lombardia.it>

Office fédéral du développement territorial (Suisse)

<http://are.admin.ch>

Office fédéral de la statistique (Suisse)

<http://www.bfs.admin.ch>

Wikipedia Encyclopédie

<http://www.wikipedia.org>

Autres références

Conférence publique: "Nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Varese-Malpensa". Intervenants: On, **Marco Borradori** (présentation du projet), Arch.**Roxane Bervini** et Arch.**Luigi Ligotti** (projet de nouvelle gare de Mendrisio), **Aurelio Vigani** (modérateur). Mendrisio, le 29 septembre 2008

Entretien avec Monsieur **Michele Raggi**, Directeur de l'Office Technique de la commune de Mendrisio. Mendrisio, le 16 avril 2008

Entretien avec Madame **Roxane Bervini** et Monsieur **Luigi Ligotti**, architectes. Mendrisio, 14 décembre 2008

Entretien avec Monsieur **Luca Del Bosco**, architecte. Mendrisio, 20 décembre 2008

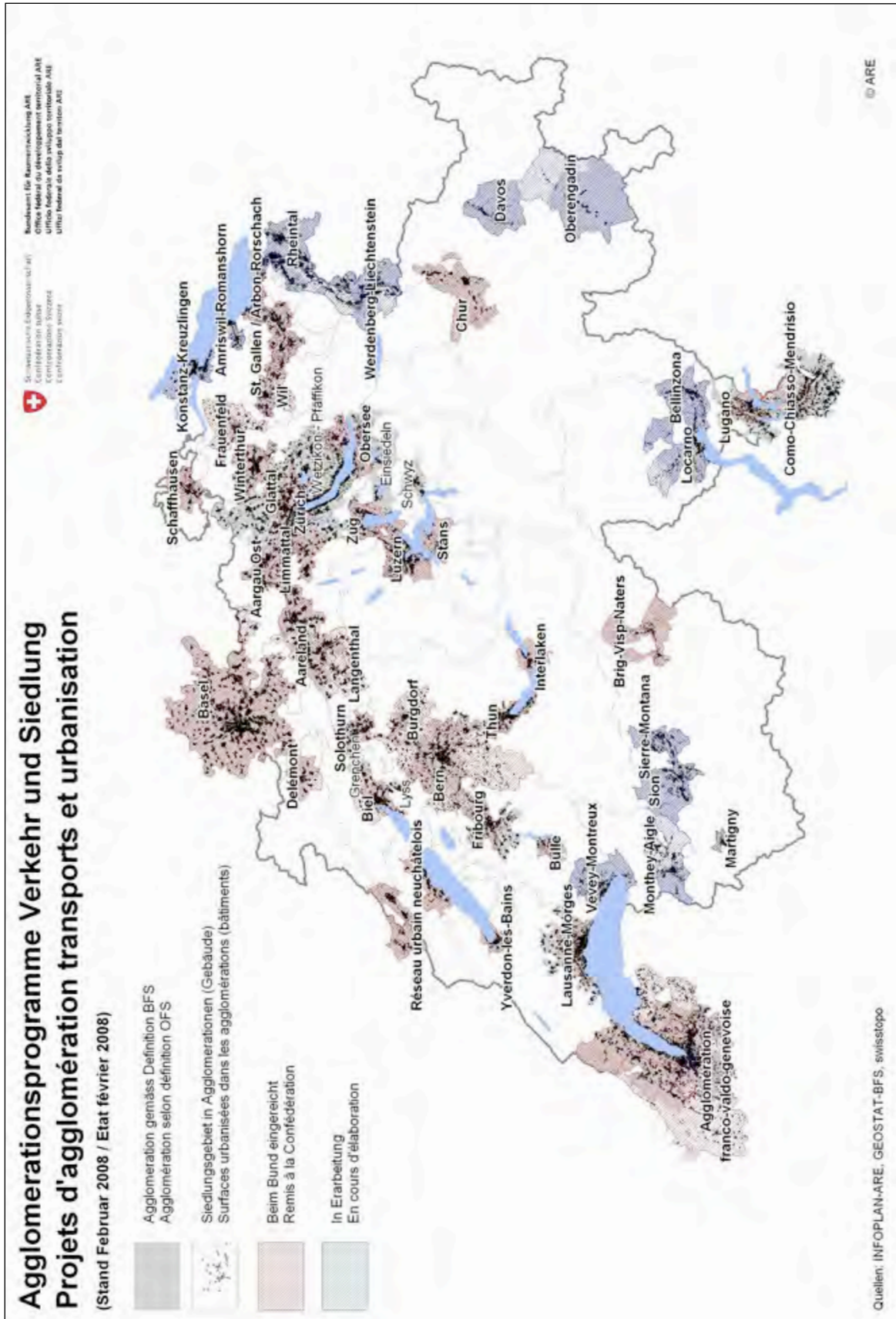
Entretien avec Monsieur **Marco Borradori**, Président du Gouvernement du Canton Tessin et Directeur du Département du Territoire. Bellinzona le 09 janvier 2009

Acronymes

A2	Autoroute Bâle - Chiasso
A9	Autoroute Chiasso - Milan
A394	semi-autoroute Mendrisio - Stabio Est (Gaggiolo)
ARE	Office fédérale du développement territorial
CRT	Commission régional des transports
CRTM	Commission régional des transports du Mendrisiotto
DI	Dipartimento delle Istituzioni del Canton Ticino
DFE	Dipartimento finanze e economia del Canton Ticino
DT	Dipartimento del Territorio del Canton Ticino
DTD	Développement territorial durable
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
FFS	Ferrovie Federali Svizzere (= CFF, Chemin de fer fédéraux)
FI	Fonds d'Infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales
FTP	Fonds pour les grands projets ferroviaires
FS	Ferrovie dello Stato (Italie)
FLP	Ligne ferroviaire Lugano - Ponte Tresa
FMV	Ligne ferroviaire Mendrisio - Varese
FNM	Ferrovie Nord Milano
GGT	Grandi generatori di traffico
IRE	Istituto di Ricerche Economiche
ISTAT	Istituto Nazionale di Statistica (Italia)
LALPT	Legge cantonale d'application della Legge federale sulla pianificazione del territorio

LAT	Loi fédéral sur l'aménagement du territoire
LDIF	Loi fédéral sur le développement de l'infrastructure ferroviaire
LDTer	Loi fédéral sur le développement territorial
LPE	Loi fédéral sur la protection de l'environnement
PCT	Plan cantonal des transports
PET	Politique européenne des transports
PNR	Programme nationale de recherche
PTM	Plan des transports du Mendrisiotto
P+R	Park and Ride
RL	Regione Lombardia
RI	Regio Insubrica
SDEC	Schéma de développement de l'espace communautaire européen
OFROU	Office fédérale des routes
OFT	Office fédérale des transports
OPair	Ordonnance sur la protection de l'air
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
OSites	Ordonnance sur l'assainissement des sites pollués
NLFA	Nouvelles lignes ferroviaires alpines
UE	Union européenne
USTAT	Office cantonal de statistique (Tessin)
TIM	Transports individuels motorisés
TP	Transports publics
VEL	Véhicules efficients légers

ANNEXE 1 - Projets d'agglomération transport et urbanisation¹²⁰



¹²⁰ Source: Site de l'office fédéral du développement territorial [en ligne]: www.aren.admin.ch

ANNEXE 2 - Entretien avec le Président du gouvernement du Canton Tessin, Monsieur **Marco Borradori**, Conseiller d'Etat et directeur du Département du territoire¹²¹

Regio Insubrica

- Quelle contribution a apporté l'institution de la Regio Insubrica à la coordination et au développement de projets d'infrastructures de transport ou de politiques territoriales avec l'Italie ?

La Regio Insubrica a apporté beaucoup; d'abord elle s'est révélée utile comme lieu favorisant une connaissance réciproque entre les différentes autorités politiques suisses, italiennes, tessinoises et lombardes. Elle a permis pour la première fois de réunir les différents acteurs institutionnels confrontés à des problèmes communs au niveau de l'espace transfrontalier: transports, environnement, etc.

En particulier elle a permis d'élaborer des stratégies d'action et des projets d'une façon plus coordonnée par rapport au passé.

- Quel rôle a joué la RI en particulier dans l'élaboration du projet de la FMV par rapport aux relations bilatérales précédentes ?

La FMV est justement l'un des produits plus évidents de la RI. Après des dizaines d'années de discussion, finalement les politiciens italiens et suisses ont pu, grâce à la plate-forme de dialogue offerte par la RI, discuter et élaborer un projet définitif qui a été soumis avec succès aux respectifs gouvernements nationaux.

- Vous pensez qu'il serait positif dans l'optique du DTD que l'espace transfrontalier de la RI puisse disposer d'une plus large autonomie politique ?

Une plus large autonomie politico-décisionnelle serait en principe sûrement souhaitable. Toutefois, des contraintes juridiques, politiques et institutionnelles ne permettent pas d'atteindre une véritable autonomie politico-décisionnelle. Je pense plutôt qu'il serait plus important d'abord un engagement majeur de la part des politiciens locaux et une prise de conscience des potentialités déjà offertes par la RI.

- Quels sont les aspects négatifs et / ou les limites de la plate-forme de négociation transfrontalière de la RI ?

Les principaux limites sont de nature juridique. La loi ne permet pas la création d'un organe politico-institutionnel autonome à l'échelle transfrontalière. Si Berne s'est en général démontrée assez ouverte aux initiatives promues par la RI, du côté italien la situation juridique est plus complexe et je pense qu'il ne serait pas possible de révolutionner le rôle de la RI. Nous sommes actuellement dans une phase de transition et bientôt il faudra vraiment choisir quel future nous voulons donner à cette RI. Je suis relativement optimiste au moins au niveau des propositions qui pourront encore émerger de la RI en faveur du DTD. Si la RI sera capable de soumettre encore des projets aux autorités cantonales, régionales et nationales et de convaincre de la bonté de ces actions elle gagnera vraisemblablement d'importance sur la scène institutionnelle.

¹²¹ Bellinzona, le 9 janvier 2009

ANNEXE 2

Du côté italien la situation, comme déjà dit, est plus complexe. La taille de la Lombardie en particulier et ses articulations de compétences avec Rome sont parfois une limite pour le développement institutionnel de la RI.

- Vous trouvez qu'il y a une vision commune au niveau du développement de nouvelles infrastructures de transports dans la Regio Insubrica ?

Oui, la plus part des projets sont reconnus et soutenus par tous les acteurs participant aux discussions de la RI. Quelques différences au niveau des priorités peuvent exister entre les provinces de Varese, Como, Verbano-Cusio-Ossola et le Canton Tessin mais globalement je constate une vision face aux grands projets de nouvelles infrastructures assez similaire.

- Vous estimez qu'à long terme le triangle Lugano-Como-Varese pourra vraiment constituer une petite métropole polycentrique capable de négocier indépendamment avec les grandes agglomérations métropolitaines de Milan et Zurich ? Vous pensez que le Tessin sera capable d'éviter le risque "d'effet tunnel" qui pénaliserait fortement le développement durable du canton ?

Le Canton a toujours souligné sa volonté de devenir un "pont" social, culturel et économique entre l'Italie et la Suisse allemande. Il est difficile de prévoir actuellement quelle sera l'évolution en termes hiérarchiques par exemple de la ville de Lugano face aux autres pôles externes, mais il est clair que si on arrive à développer une sorte de métropole polycentrique transfrontalière notre pouvoir contractuel ira sûrement augmenter et permettra de positionner toute la RI comme pont entre la culture italophone et germanophone. C'est la raison pour laquelle nous promovons un renforcement des relations entre les villes insubriennes (Como-Varese-Mendrisio-Lugano-Bellinzona-Locarno), par exemple grâce au projet TILO ou à la nouvelle ligne FMV. Je suis personnellement optimiste, et je pense qu'il est important de prendre conscience de nos points de force pour ne pas nous réduire à une double périphérie de Milan ou Zurich.

AlpTransit

- Pour éviter l'effet tunnel entre Milan et Zurich s'impose la réalisation d'un ou plusieurs arrêts le long de la nouvelle transversale alpine qui traversera le Canton en connectant les deux grands pôles européens de Milan et Zurich. Quels arrêts il faut envisager à l'horizon 2020 pour la Ville-Tessin ? **Bellinzona** en tant que capitale, **Piano di Magadino** en tant que centre géographique du canton, **Piano del Vedeggio** (en tant que plate-forme multimodale avec l'aéroport de Lugano-Agno et la ligne ferroviaire Lugano-Ponte Tresa), **Lugano** (en tant que pôle économique du Canton), **Mendrisio** (en tant que noeud ferroviaire d'échange vers Milan et Varese), **Chiasso** (en tant que gare internationale) ?

La vision de la Confédération pour ce qui concerne AlpTransit au Tessin envisage actuellement deux arrêts: Lugano et Bellinzona.

Souvent on parle aussi d'une "gare cantonale" pour la Ville-Tessin. Au niveau planificateur le Canton tient ouverte cette possibilité pour réaliser une gare sur la plaine de Magadino (centre géographique du Canton) mais il s'agit d'un projet à très long terme (2025-2030). Actuellement les exigences en termes de demande et temps de transports nous suggèrent la réalisation de deux arrêts à Bellinzona

ANNEXE 2

et Lugano. Pour Lugano la possibilité est double. A court moyen-terme la gare sera sûrement l'actuelle, située au centre ville le long de l'ancienne Gothardbahn. Ensuite, une fois qu'une nouvelle ligne sera réalisée vers l'Italie, la possibilité d'une gare multimodale sur la plaine du Vedeggio, à nord de Lugano et proche de l'aéroport, est probable.

- Le retard dans le projet de poursuite de AlpTransit au sud de Lugano ne risquerait pas de compromettre la viabilité ferroviaire au Tessin, en raison de la saturation sur le tronçon Lugano-Chiasso, en particulier pour les trains régionaux TILO qui difficilement pourront maintenir voir améliorer leurs fréquences ?

Le Canton regarde avec attention et préoccupation la question de la poursuite de AlpTransit à sud de Lugano. Des études, commissionnés par la Confédération, sont en cours actuellement pour planifier des possibles couloirs au sud de Lugano. Le problème de la saturation de la ligne se pose bien évidemment. Nous avons demandé à Berne des garanties pour le trafic régional afin qu'il ne soit pas subordonné aux exigences de circulation de trains à long rayon. Nous regardons ainsi au futur avec une relative satisfaction en sachant que le trafic régional ne sera pas sacrifié pour dégager des capacités supplémentaires au trafic de transit.

- Quel tracé privilège le Canton ?

Le Canton a toujours soutenu une poursuite vers Milan le long de l'axe historique Lugano - Chiasso. Au niveau du tracé nous sommes très ouverts en fonction des contraintes techniques actuellement à l'étude.

- Quels horizons temporels sont prévus pour l'achèvement de AlpTransit à sud de Lugano ?

AlpTransit jusqu'à Lugano devrait être mise en service à l'horizon 2017 - 2018. J'espère que les travaux pour sa poursuite jusqu'à la frontière italienne puissent commencer avant cette date ou tout de suite. Il s'agit surtout d'un problème financier plutôt que technique. Ces prochaines années le Parlement fédéral devra se prononcer sur les financements pour l'achèvement d'AlpTransit et à ce moment nous aurons une idée plus claire des temps nécessaires.

- Quel rôle pourrait jouer la Regio Insubrica dans l'élaboration du projet ?

Si la Lombardie (sous l'impulsion de la RI) exercera des pressions politiques et économiques pour l'achèvement de AlpTransit, par exemple en construisant ou planifiant définitivement les lignes d'accès vers la Suisse (Milan - Chiasso), les temps pourront être sûrement accélérés.

FMV

- La Suisse et le Canton se sont engagés dans le projet de la FMV pour trois raisons bien connues (création d'un réseau ferroviaire transfrontalier, amélioration des connexions vers la Suisse romande et accessibilité ferroviaire de Malpensa). Quels sont par contre les raisons qui ont poussés les autorités italiennes à s'engager dans ce projet ?

ANNEXE 2

Je pense que l'Italie souhaite remettre en fonction une ligne qui au passé existait entre Varese, Porto Ceresio et Arcisate en mettant au service des nombreux pendulaires travaillant en Suisse une alternative attractive et écologique. Au niveau économique il peut être en partie intéressant d'être connectés aux pôles tessinois même si les avantages dans ce sens sont plus important pour le Tessin vu la possibilité qui nous sera offerte de pénétrer les tissus économiques et commerciaux florissants qui se sont développés autour de l'aéroport intercontinental de Malpensa.

- Quels sont les mesures politiques d'accompagnement qui seront prises des deux cotés de la frontière pour assurer le succès de la ligne au niveau de la réduction du trafic pendulaire ?

Il n'y a pas encore des projets précis définitifs. Nous pensons sûrement à une communauté tarifaire intégrale entre Suisse et Italie; un vecteur ferroviaire moderne et confortable, une modernisation des gares en tant que facteur attractif du chemin de fer, des garanties au niveau de la ponctualité et, surtout du côté italien, la réalisation de P+R permettant une complémentarité modale route-rail pour les 42'000 pendulaires qui chaque matin et soir traversent la frontière.

- Qui, comment et quand seront mises en oeuvre ces mesures d'accompagnement ?

Il y a un organe de coordination qui rassemble tous les acteurs du projet (CFF, FS, Canton Tessin, Lombardie et Office fédérale des transports).

Ces mesures seront appliquées par étapes. Vraisemblablement quelques P+R pourra être construit en parallèle avec la nouvelle infrastructure mais pour les autres mesures politiques d'accompagnement il faudra attendre la mise en service de la ligne. Je pense qu'après les premières années d'exploitation, et des analyses ponctuelles du comportement modal des pendulaires, il sera possible d'établir des mesures visant à augmenter la demande.

- En Italie le chantier de la FMV, long presque le double qu'en Suisse, n'as pas encore été ouvert. Récemment la société Cisalpino (société mixte contrôlée par les FFS et FS) exploitant les lignes entre la Suisse et l'Italie vit une période très difficile en raisons du manque de fiabilité de ses trains fabriqués en Italie.

Vous êtes confiant sur les garanties données du côté italien aussi bien au niveau du respect des termes pour la construction de la nouvelle ligne que pour son exploitation efficiente (ponctualité, fiabilité du matériel roulant, mesures d'accompagnement, etc.) ?

Oui, jusqu'à aujourd'hui les italiens ont toujours respecté les délais préfixés. Sur le versant tessinois les chantiers ont débuté avant parce qu'il y avait aussi la pression de la Confédération. Conformément aux exigences fédérales en fait il fallait ouvrir les chantiers avant la fin 2008 pour pouvoir bénéficier des financements prévus par le FTP.

Au niveau de la fiabilité des exploitants des lignes nous regrettons bien évidemment la mauvaise qualité offerte par la société Cisalpino qui exploite les lignes ferroviaires entre la Suisse et l'Italie.

Nous sommes conscients du fait que le choix modal des usagers des transports publics est fortement conditionné par la fiabilité et la qualité des vecteurs aussi bien pour le trafic régional que international. Nous veillerons donc pour qu'une haute qualité du service soit assurée et je suis optimiste de l'engagement italien.

ANNEXE 2

En outre les financements octroyés par le Parlement tessinois ne seront libérés définitivement que après l'ouverture des chantiers aussi du côté italien; selon le responsable des transports et infrastructures en Lombardie, Monsieur Raffaele Cattaneo, au plus tard pour la moitié 2009 les travaux commenceront aussi en Italie.

- La possibilité pour réaliser un système de transport ferroviaire transfrontalier, permettant de desservir tous les principaux centres insubriens et l'aéroport de Malpensa, existait déjà avant le projet de la FMV. Il aurait été suffisant en fait un accord entre les exploitants des lignes (CFF, FS, FNM), pour assurer une interconnexion des réseaux au niveau de quelques noeuds comme Albate-Camerlata ou Varese.

Pourquoi cette possibilité n'a jamais été retenue par les autorités suisses et italiennes ?

Avant la naissance de la RI il était très difficile pour la Suisse et le Tessin de dialoguer avec la Lombardie, et de sa part la RI est née en parallèle avec le projet de la FMV.

Il n'y avait donc pas la possibilité de réunir tous ces acteurs politiques et économiques autour d'une table pour concrétiser un tel projet.

- Pourquoi ces retards dans la réalisation de TILO par rapport aux autres RER des agglomérations suisses ?

Premièrement du point de vue des transports publics les villes du plateau suisse ont sûrement des avantages (topographie, développement des agglomérations plus homogène, etc.). Deuxièmement la demande de transport dans les agglomérations du nord des Alpes est plus importante qu'au Tessin et des relations importantes entre et dans les agglomérations comme Berne ou Zurich ont justifié des investissements importants en faveur du système de transport public. Enfin quelques problèmes au niveau de l'éloignement socio-culturel du Tessin à toujours en partie pénalisés les grands projets régionaux.

La révolution du transport public au Tessin est strictement liée au projet AlpTransit, en particulier au tunnel de base du Monte Ceneri. Comme pour Rail2000, qui a amélioré les liaisons sur l'axe est-ouest, aussi bien pour le trafic inter-agglomération que pour le trafic intra-agglomération (grâce aux correspondances optimales entre les trains des grandes lignes et les trains régionaux), une fois terminé ce "chantier du siècle", le Tessin disposera des mêmes bénéfices en termes de performance pour la mobilité ferroviaire. Nous pourrions ainsi atteindre en 15-20 minutes toutes les principales agglomérations du canton à l'image d'un métro-léger pour la Ville-Tessin.

- Est-ce que le projet FMV aurait été approuvé sans une insertion de la ligne aussi dans une optique nationale (liaisons avec la Suisse Romande et accès à Malpensa) ?

Probablement le projet aurait été réalisé quand même, mais avec des temps beaucoup plus longs. Les négociations entre le Tessin et la Confédération, et la recherche d'alliances stratégiques comme celle avec les Cantons de Genève (projet CEVA) et Zurich (projet DML), ont sûrement aidé à la concrétisation rapide du projet.

ANNEXE 2

Expo 2015

- Quels projets seront proposés par le Canton Tessin afin de participer à cet événement de rayonnement mondiale ?

La prémisse de base pour participer à Expo 2015, en bénéficiant de quelques retombées positives, est sans doute de disposer d'un réseau de transport ferroviaire et routier transfrontalier performant.

La participation du Tessin peut être vue en deux manières:

- *une participation directe du Tessin avec des stands, des expositions, etc.*
- *une participation indirecte du Tessin qui se mettrait à disposition de la grande kermesse grâce à ses structures logistiques (hôtels, services, etc.) et ses qualités touristiques (en particulier la beauté du paysage) pouvant compléter une visite à Expo 2015 par une excursion dans la région des lacs préalpins insubriens.*

- Quelles seraient les retombées positives pour le Canton ?

Environ 30 millions de visiteurs sont attendus en six mois. Il serait suffisant qu'une petite fraction des ces visiteurs passe quelques heures au Tessin pour bénéficier d'importantes retombées économiques positives.

- Quels projets de transports devront absolument être terminés ?

La FMV sans doute, mais aussi un renforcement de l'offre de trains, soit régionaux (avec un prolongement des lignes TILO jusqu'à Milan) ou internationaux (avec des améliorations en termes de fréquence et qualité pour les trains Cisalpino). Les relations entre Tessin et Milan peuvent donc être encore développées et améliorées.

Semi-autoroute A394

- A quel point sommes-nous avec l'avancement du projet de la semi-autoroute Mendrisio-Stabio jusqu'à la frontière italienne.

Actuellement la semi-autoroute (Mendrisio-Stabio Est) est de propriété cantonale. Le Conseil fédéral a présenté récemment un message aux chambres demandant d'insérer cette liaison et celle entre l'A2 et Locarno dans le réseau des routes nationales (comme déjà prévu dans le Plan sectoriel des transports de la Confédération). Vraisemblablement en 2010-2011 la Confédération deviendra donc propriétaire de ces semi-autoroutes et se chargera d'achever les tronçons manquants (mais seulement à condition que l'Italie aussi s'engage dans la réalisation d'une nouvelle route rapide après la frontière vers Varese).

ANNEXE 2

Città-Ticino

- Le nouveau modèle territorial est articulé sur 3 aires fonctionnelles et 4 agglomérats. Est-ce qu'il s'agit d'une vraie possibilité de développement équilibré et durable ou d'un essai formel de cacher une toujours plus évidente polarisation sur Lugano, seule et vraie "Ville" avec visibilité sur la scène nationale et internationale ?

Si nous ne faisons rien la polarisation sur Lugano ne cessera d'augmenter. Le Canton ne veut évidemment pas freiner le développement de Lugano qui est la locomotive de l'économie cantonale.

Toutefois la croissance de Lugano avec Mendrisio et la stagnation de Bellinzona et Locarno préoccupe les autorités cantonales. Nous estimons "qu'une chaîne à la puissance de son anneau le plus faible", c'est la raison pour laquelle nous aimerions éviter des disparités régionales. C'est pour ça que nous recherchons, avec le modèle de développement de la "Città-Ticino", un meilleur équilibre entre les pôles urbains du canton.

Dans ce sens la construction d'un réseau de transport performant entre les quartiers de la Città Ticino permettrait de rapprocher ces villes, de déclencher des synergies et d'accroître un sens d'appartenance en mesure d'harmoniser le développement territorial du Canton et plus en général de la Regio Insubrica.

Nouveau horaire CFF 2009

- Le nouveau horaire 2009 des CFF porte à l'élimination de l'arrêt historique à Chiasso pour tous les trains entre le Nord des Alpes et Milan. Justifié par un "gains de temps", permis par l'introduction de "nouveaux" trains ICN (dix ans après leurs introduction sur les lignes du plateau suisse) et non pas par la suppression de l'arrêt à Chiasso, tous les voyageurs du Mendrisiotto (utilisateurs de la gare internationale de Chiasso), ne disposeront presque plus de trains directes à destination de Milan, Bâle, Lucerne et Zürich.

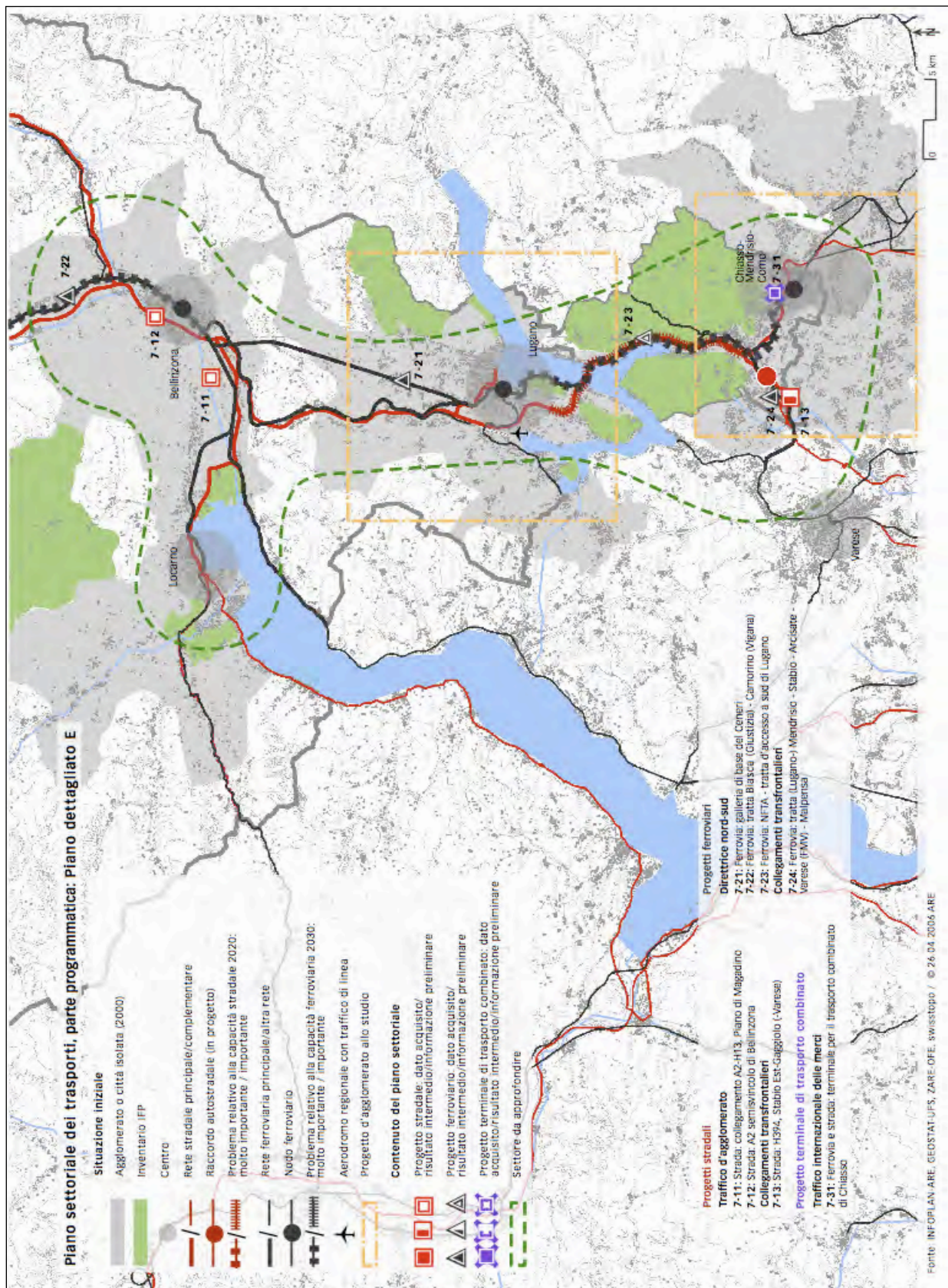
Est-ce que vous pensez que ces "améliorations" sont cohérents avec la politique cantonale de promotion des transports publics, compte tenu du fait que le choix modal est fortement influencé par le confort du voyage (comme le fait de ne pas être obligé de changer de train) surtout si le gain de temps se limite à quelques dizaines de minutes ?

Ces choix ont été voulus et imposés par le CFF, et ne satisfont évidemment pas les exigences régionales (en particulier du Mendrisiotto) et du Canton. La crise en outre du Cisalpino avec ses retards et accidents à l'ordre du jour affectant actuellement toute la mobilité ferroviaire transfrontalière n'aide pas nos efforts dans la promotion des transports publics. Mais nous espérons obtenir des améliorations à court terme.

- Est-ce que ce n'est pas étonnant de voir circuler fréquemment de trains vides pendant la journée entre Lugano et le parking de Chiasso ?

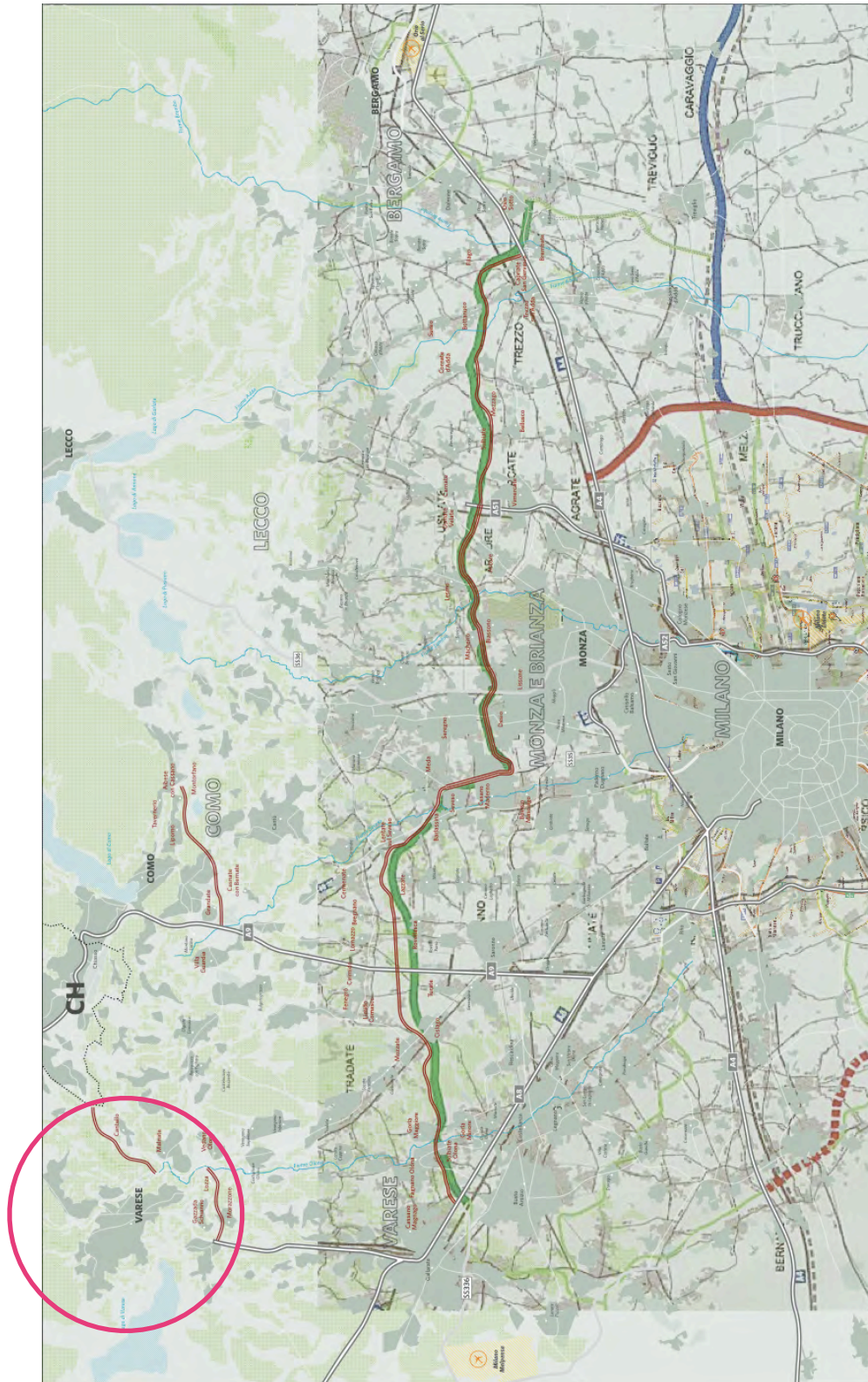
Oui c'est paradoxal et il faut trouver des accords avec les CFF. L'horaire 2009 ne peut pas constituer bien évidemment une solution à long terme.

ANNEXE 3 - Infrastructures de transports envisagées par le Plan sectoriel des transports de la Confédération ¹²²



¹²² DETEC (2006). *Piano settoriale dei trasporti. Piano dettagliato E* [en ligne]: www.are.admin.ch

ANNEXE 4 - Projet de l'autoroute "Pedemontana" et bretelle de raccordement à Stabio-Gaggiolo (A394) ¹²³



¹²³ Source: Site du projet de l'autoroute Pedemontana [en ligne]: www.pedemontana.com

ANNEXE 5 - Résultats de la votation de la ville de Stabio du 21 avril 2002 sur la poursuite de la semi-autoroute A394 (Mendrisio-Stabio) jusqu'à la frontière italienne (raccordement avec l'autoroute "Pedemontana")

COMUNE DI STABIO

Verdale operazioni di voto e di spoglio per la votazione popolare consultiva del 21 aprile 2002

Le operazioni di voto e di spoglio sono state effettuate sotto il controllo dello scrivente Ufficio elettorale, composto dai signori:
 Presidente: Sindaco Avv. Davide Socchi - membri: Margherita Porucchi e Rosalidia Luisoni Frigerio - delegati: Galiffi Orio e Franz Kraft

Alla votazione hanno partecipato

no.	246	elettori il giorno di venerdì 19.4.2002
no.	398	elettori il giorno di sabato 20.4.2002
no.	503	elettori il giorno di domenica 20.04.2002
no.	1147	elettori in totale su 2449 iscritti in catalogo

No.	Testo - Superstrada	Schede					
		Votate	nulle	bianche	Computabili	SI	NO
1	Volete accettare la realizzazione (completazione) della superstrada SPA 394 Stabio est - Gaggliolo ?	1147	0	13	1134	470	664
	%	46.8	0	1.1		41.4	58.6
2	Volete accettare una moratoria di 5 anni sulla realizzazione (completazione) della Superstrada SPA 394 Stabio est - Gaggliolo in attesa di approfondimenti ?	1147	0	61	1086	215	871
	%	46.8	0	5.3		19.8	80.2
No. Testo - Ferrovia		Schede					
		Votate	nulle	bianche	Computabili	SI	NO
1	Volete accettare il principio di un raccordo ferroviario Lugano -Stabio-Varese-Malpensa in territorio di Stabio ?	1147	0	10	1137	857	280
	%	46.8	0	0.9		75.4	24.6
2	Volete accettare una moratoria di 5 anni sulla realizzazione del raccordo ferroviario Lugano-Stabio-Varese-Malpensa in attesa di approfondimenti ?	1147	0	75	1072	224	848
	%	46.8	0	6.5		20.9	79.1

L'ufficio elettorale di Stabio

ExcelVotazioni - Pagine recapitolative della singola comunale







ANNEXE 6 - L'offre en transports publics au Tessin en 2009¹²⁴



¹²⁴ Source: Site de la société TILO [en ligne]: www.tilo.ch

ANNEXE 7 - Le réseau de transports publics au Mendrisiotto à l'horizon 2013 ¹²⁵



-  Fonctions résidentielles / mixtes
-  Fonctions productives
-  Chemin de fer
-  Ligne de bus existant
-  Ligne de bus nouvelle ou modifiée
-  Noeud intermodal

¹²⁵ DT (2002), Piano trasporti Mendrisiotto et Basso Ceresio, *Elaborati grafici, Indirizzi per la mobilità pubblica*, Lugano: Studi Associati SA

ANNEXE 8 - Résultats de votations relatives aux projets d'agréations des communes du Mendrisiotto: Mendrisio, Chiasso et Stabio ¹²⁶

 Repubblica e Cantone Ticino
 Cancelleria dello Stato

Risultati votazione consultiva del 25 novembre 2007

Aggregazione dei comuni di Arzo, Capolago, Genestrerio, Mendrisio, Rancate e Tremona in un unico comune denominato Mendrisio

	Iscritti in catalogo	Totale votanti	%uale votanti	Votanti per corr.	% votanti per corr.	Bianche	nulle	Schede computabili	SI	%uale	NO	%uale
Arzo	762	567	74.41	355	62.61	4	0	563	416	73.89	147	26.11
Capolago	486	304	62.55	231	75.99	1	0	303	280	92.41	23	7.59
Genestrerio	621	373	60.06	264	70.78	6	2	365	307	84.11	58	15.89
Mendrisio	4625	1898	41.04	1254	66.07	17	2	1879	1484	78.98	395	21.02
Rancate	1052	711	67.59	467	65.68	6	0	705	558	79.15	147	20.85
Tremona	345	207	60.00	132	63.77	3	0	204	136	66.67	68	33.33
TOTALI	7891	4060	51.45	2703	66.58	37	4	4019	3181	79.15	838	20.85

 Repubblica e Cantone Ticino
 Cancelleria dello Stato

Risultati votazione consultiva del 25 novembre 2007

Aggregazione dei comuni di Chiasso, Morbio Inferiore e Vacallo in un unico comune denominato Chiasso

	Iscritti in catalogo	Totale votanti	%uale votanti	Votanti per corr.	% votanti per corr.	Schede non computabili		Schede computabili	SI	%uale	NO	%uale
						Bianche	nulle					
Chiasso	4466	2134	47.78	1131	53.00	24	4	2106	1575	74.79	531	25.21
Morbio Inferiore	2828	1898	67.11	1230	64.81	16	0	1882	473	25.13	1409	74.87
Vacallo	1973	1298	65.79	821	63.25	9	3	1286	507	39.42	779	60.58
TOTALI	9267	5330	57.52	3182	59.70	49	7	5274	2555	48.45	2719	51.55

 Repubblica e Cantone Ticino
 Cancelleria dello Stato

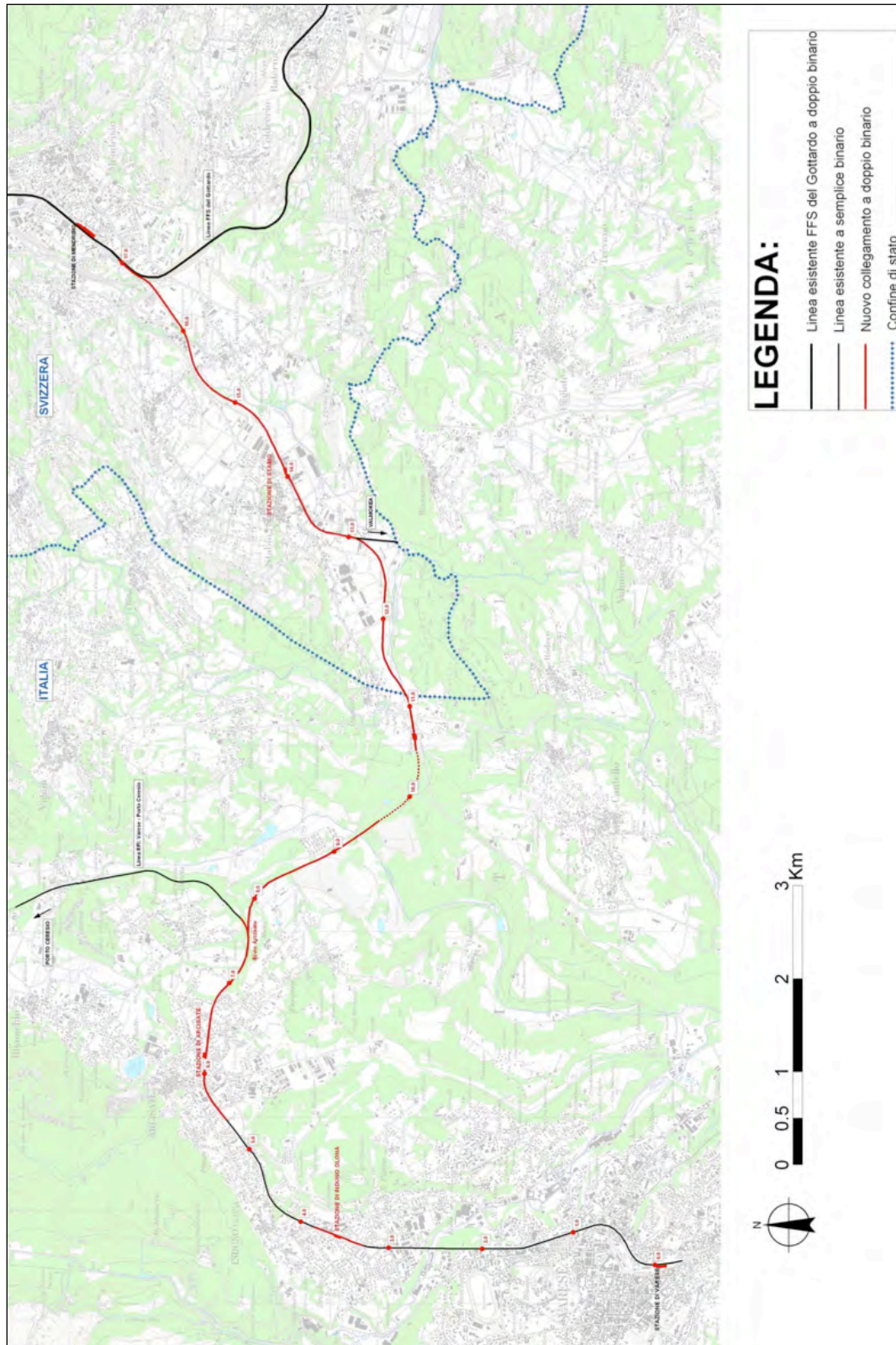
Risultati votazione consultiva del 6 aprile 2008

Aggregazione dei comuni di Ligornetto e Stabio

	Iscritti in catalogo	Totale votanti	%uale votanti	Votanti per corr.	% votanti per corr.	Bianche	nulle	Schede computabili	SI	%uale	NO	%uale
Ligornetto	1230	843	68.54	617	73.19	15	1	827	511	61.79	316	38.21
Stabio	2646	1692	63.95	1244	73.52	12	11	1669	453	27.14	1216	72.86
TOTALI	3876	2535	65.40	1861	73.41	27	12	2496	964	38.62	1532	61.38

¹²⁶ Source: Site du département des institutions du Canton Tessin [en ligne]: www.ti.ch/di

ANNEXE 9 - Tracé nouvelle ligne ferroviaria Mendrisio-Varese (FMV)¹²⁷



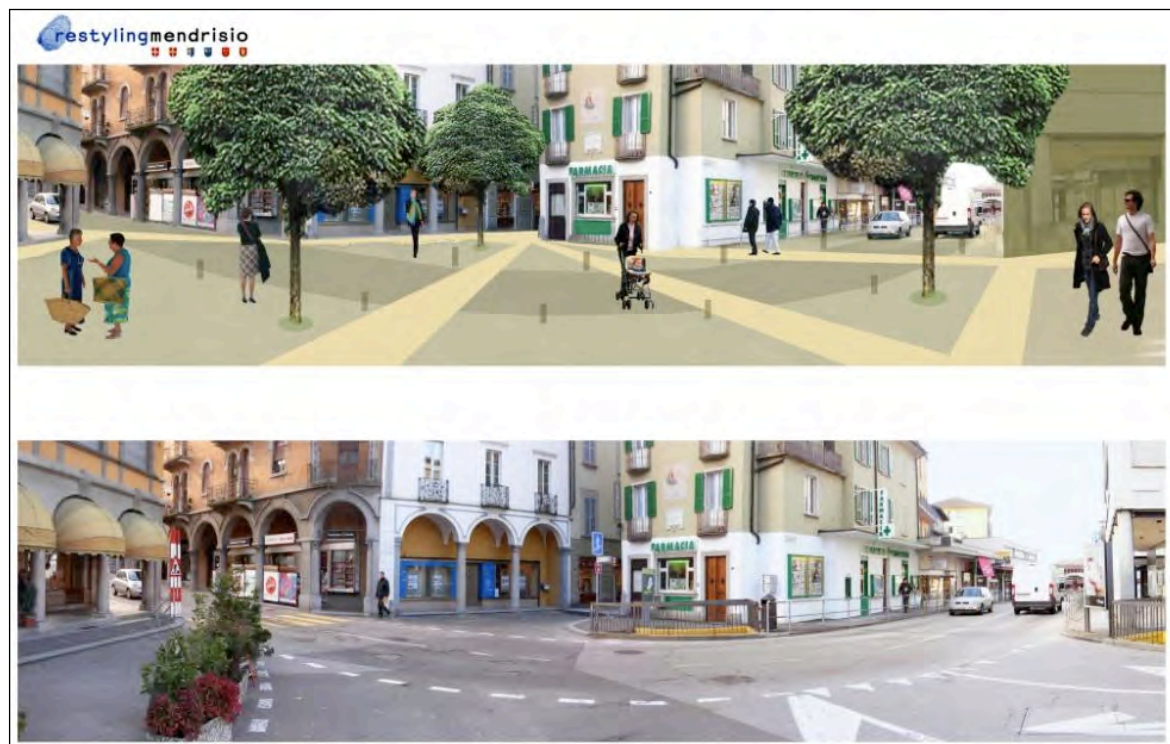
¹²⁷ Source: Site des chemins de fer fédéraux, Section Infrastructure [en ligne]: www.cff.ch

ANNEXE 10 - Restyling Mendrisio¹²⁸

Mendrisio: place de l'Hotel de Ville



Mendrisio: place centrale (Piazza del Ponte)



¹²⁸ Source: **Ligotti Luigi** e **Bervini Roxane**, architectes USI AAM-OTIA, Via San Damiano 9, CH -6850 Mendrisio