



Projet de thèse

## Transports et développement territorial dans les espaces intermédiaires

*Le cas de la Regio Insubrica*

**Aurelio Vigani**, Institut de Géographie UNIL

Comité de suivi :

**Prof. Giuseppe Pini**, directeur de la thèse

**Prof. Ruggero Crivelli**

**Prof. Daniele Ietri**

**Prof. Remigio Ratti**

# Plan

## 1. Introduction

*Thématique*

*Qu'est-ce qu'un espace intermédiaire ?*

*Cadre territorial de l'étude*

## 2. Problématique

*Quelques bons propos guidant les orientations de la recherche*

*Constats*

*Thèse*

*Conditions*

## 3. Echelles spatiales d'investigation

## 4. Axes de recherche

## 5. Méthodologie

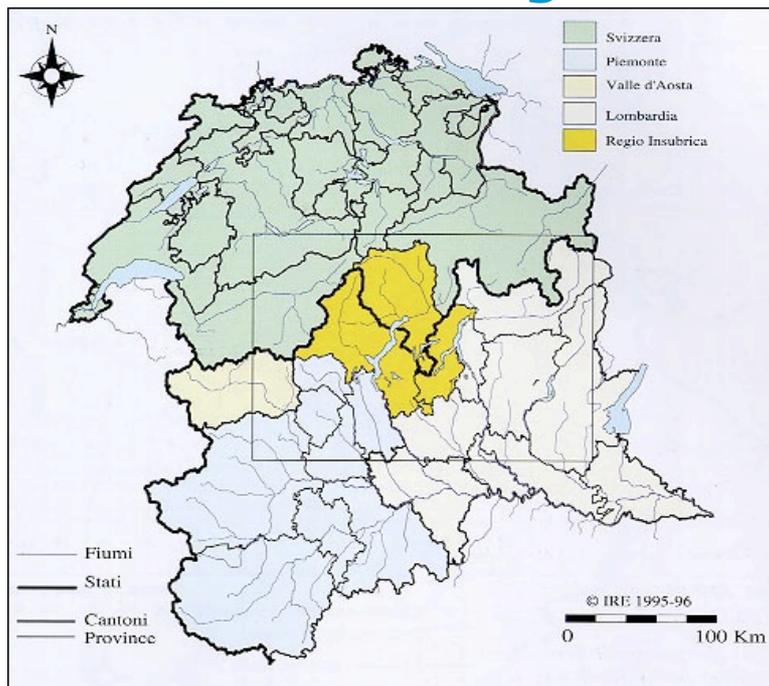
# Transports et développement territorial



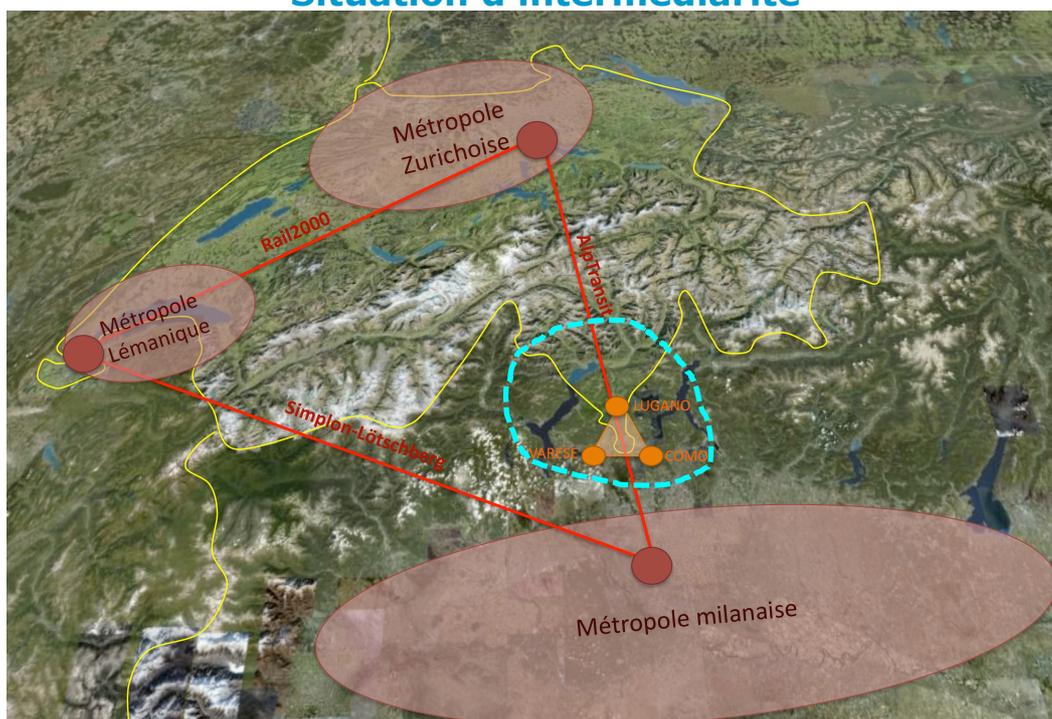
## Caractéristiques des espaces intermédiaires

- Zone urbaine/rurale/mixte située **entre deux pôles urbains** de niveau supérieur et donc traversée par des grandes infrastructures de transport
- Pas d'échelle **géographique** déterminée
- Zone « **fonctionnellement cohérente** »
- Forts **potentiels** de développement encore à valoriser

# Cadre territorial: la Regio Insubrica



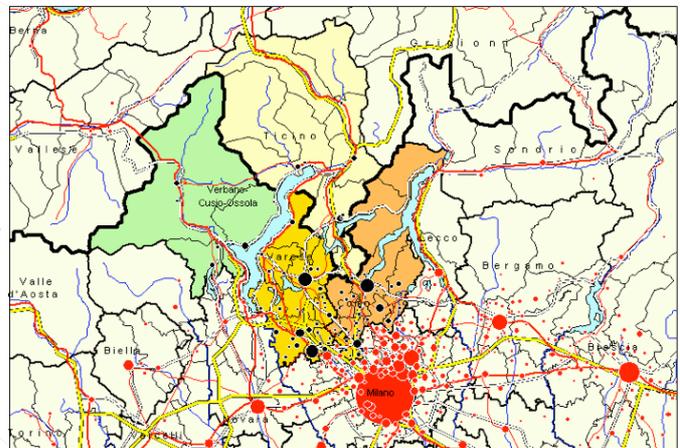
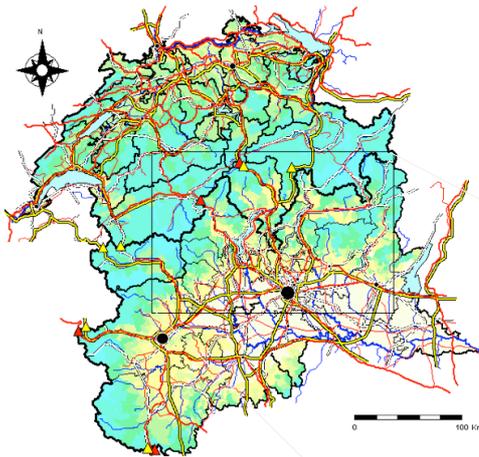
## Justification (1) Situation d'intermédiation



## Justification (2) Infrastructures



## Justification (3) Mitage institutionnel



## Quelques bons propos...

- Analyses **multi-dimensionnelles**
- Approche **multi-scalaire**
- Ne pas être forcément exhaustif... mais « **opérationnel** »
- Juste équilibre entre **théorie** et **exemples**

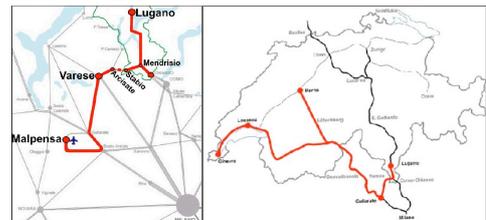
## Quelques constats sur les « espaces intermédiaires »...

- **Urbanisation diffuse**
- Accroissement de la demande de **transport individuel motorisé**
- Bonne dotation en infrastructures de transport mais **accessibilité très sélective** selon les itinéraires empruntés

## ❖ Promotion de villes-régions polycentriques



## ❖ Raccordement du système de transport régional aux réseaux longs



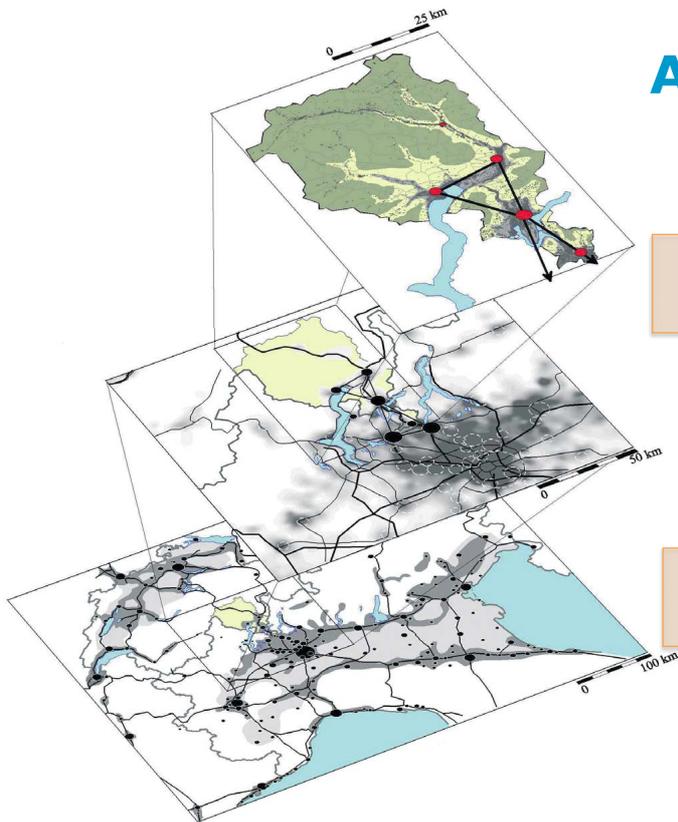
## ❖ Accessibilité spatiale satisfaisante et projets urbains



## Conditions

- **Coordination** entre les politiques de promotion économique (**attractivité** d'une région), des transports (**accessibilité spatiale**) et d'aménagement du territoire (**organisation et qualité de l'espace bâti**)
- La réduction du mitage institutionnel grâce à plusieurs **réformes politico-institutionnelles** (p.ex agrégations des communes, projets d'agglomération, institutionnalisation des espaces fonctionnels même transfrontaliers, etc.)
- Le développement d'un **système de transport** performant à l'échelle régionale

# Approche



« MULTISCALEIRE »

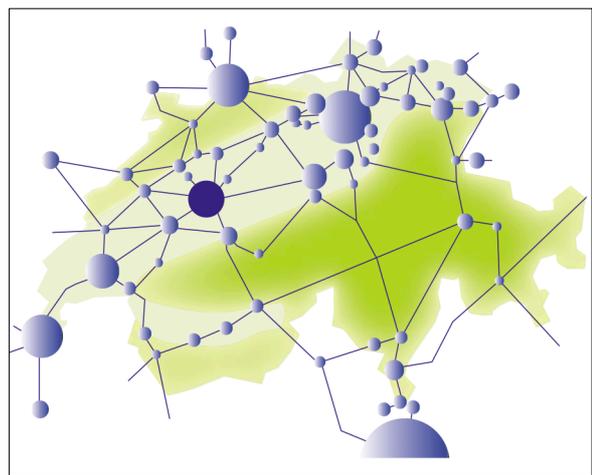
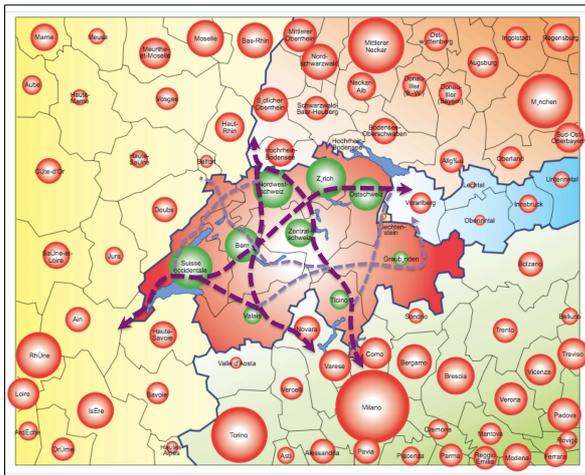
3 échelles d'investigation (imbriquées)

« MULTI-THEMATIQUE »

3 axes de recherche (complémentaires)

## Echelles d'investigation (1)

« Macro »

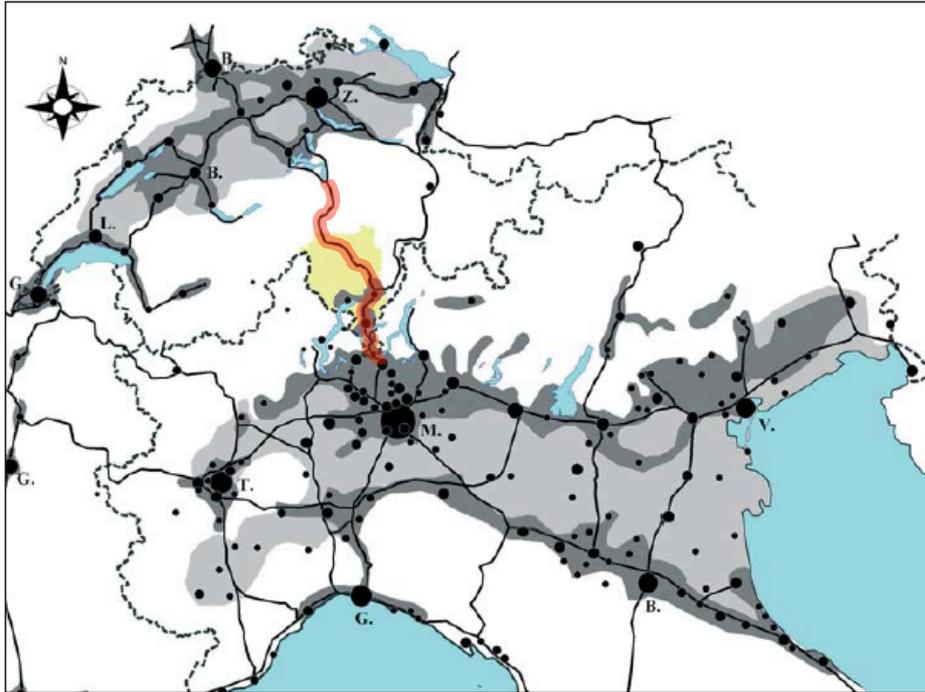


Fonte: DT(2003). *Mobilità e territorio per uno sviluppo sostenibile*, (modificato A.V.)

ARE (2005). *Rapport sur le développement territorial*

## Echelles d'investigation (2)

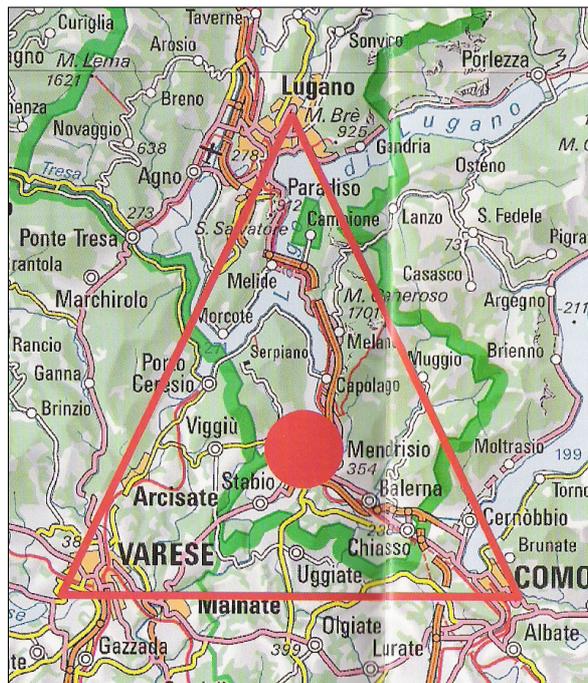
« Méso »



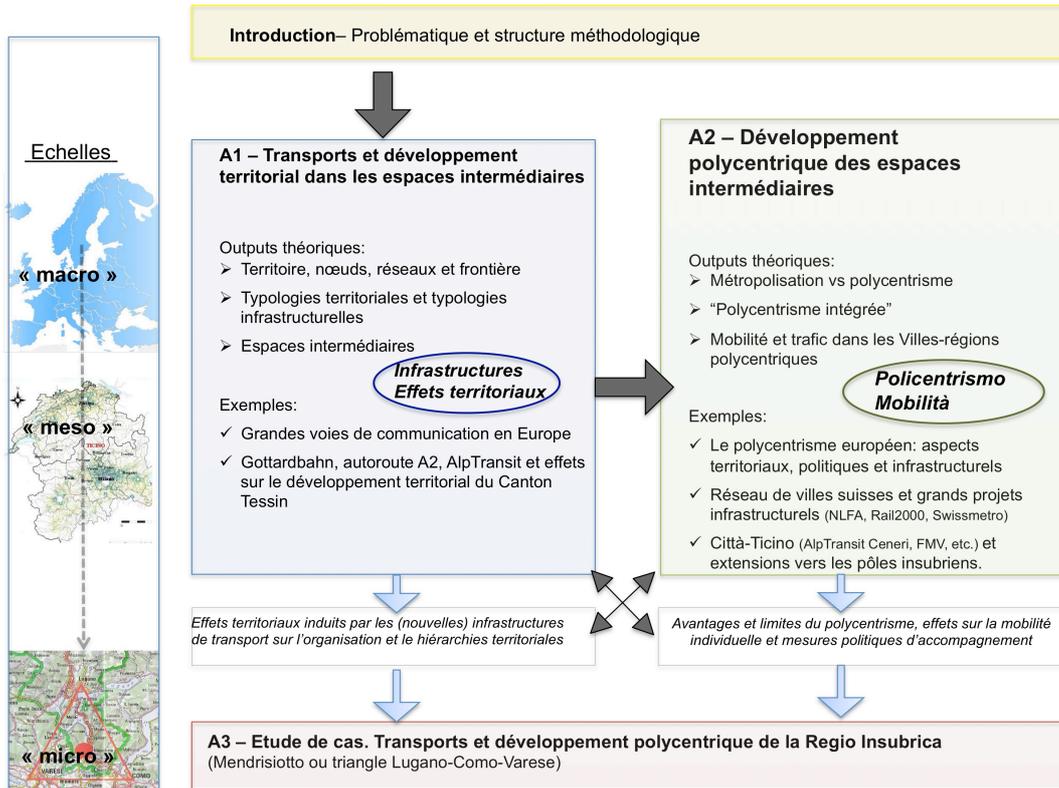
Fonte: DT(2006). L'organizzazione territoriale in Ticino. Valutazioni e indirizzi per l'elaborazione del Modello di organizzazione territoriale, p.11

## Echelles d'investigation (3)

« Micro »



Fonte: DT(2006). Il Comune Mendrisio-Chiasso. Nuove città come specchio di coesione. Anno V.- N.9 - Dicembre 2006



## AXE 1

### A1 – Transports et développement territorial dans les espaces intermédiaires

<b>Questionnements</b>	<p>Quelle relation entre transports et développement territorial ?</p> <p>Dans quelle mesure les nouvelles infrastructures de transport peuvent promouvoir un développement durable dans les espace intermédiaires ?</p> <p>Quelle est la place des espaces intermédiaires dans le cadre des projets de développement territorial à l'échelle européenne et suisse ?</p>
<b>Outputs théoriques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Notions théoriques et réinterprétation de notions « classiques » tels que territoire, nœuds, réseau, frontière, etc.</li> <li>- Typologies d'intermédiarités et d'espaces intermédiaires</li> </ul>
<b>Exemples prises en compte</b>	<p><b>Niveau macro:</b> « Grandes voies de communication en Europe (Réseau TEN-T) et grandes lignes d'organisation territoriale</p> <p><b>Niveau meso:</b> Gottardbahn, autoroute A2, AlpTransit et effets territoriaux au Canton du Tessin (analyses ex-post et ex-ante)</p>

**Infrastructures de transports et effets territoriaux**

## AXE 2

### A2 – Développement polycentrique des espaces intermédiaires

<b>Questionnements</b>	<p>Quels sont les avantages et les limites du développement territorial polycentrique</p> <p>À quelle échelle géographique convient le plus de construire, institutionnaliser et rendre accessible des réseaux polycentriques ?</p> <p>Quelles sont les mesures d'accompagnement indispensables pour permettre aux infrastructures de transport d'engendrer des effets territoriaux positifs dans les zones traversées ?</p>
<b>Outputs théoriques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Polycentrisme ET ou VS métropolisation</li> <li>- Mobilité et trafic dans les « villes-régions » polycentriques</li> </ul>
<b>Exemples prises en compte</b>	<p><b>Niveau macro:</b> « La Métropole Suisse » et ses grandes infrastructures de transport (Rail2000, Rail2030, NLFA, « Plan Rail 2050 », SwissMetro, etc. )</p> <p><b>Niveau meso/micro:</b> La Regio Insubrica et la Ville-Tessin – grandes infrastructures de transport et mesures d'accompagnement permettant la structuration d'une « Métropole polycentrique » à l'échelle transfrontalière</p>

### Polycentrisme et mobilité

## AXE 3 – Etude de cas spécifique

