

Bibliographie

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **43 (1985)**

Heft 1

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les transports et la région ¹

Les transports et la région, un thème toujours actuel. En effet, l'influence des transports sur le développement de l'espace ne cesse d'interpeller les chercheurs. La Table ronde de l'ASRDLF organisée à Fribourg par le professeur G. Gaudard nous en a apporté une preuve supplémentaire. Ce fut par conséquent une très bonne idée de publier dans un ouvrage les diverses contributions présentées ce jour-là. Elles relancent le débat et apportent des éclairages nouveaux même si, comme le note G. Gaudard dans sa synthèse « beaucoup de précisions font encore défaut quant aux conditions d'efficacité des transports en tant que secteurs de l'entraînement régional » (p. 237). L'ouvrage est divisé en trois parties : le milieu régional, les mécanismes, les politiques. Il comprend en outre une synthèse.

Le milieu régional réagit directement aux initiatives en matière de transport. Ainsi pour A.S. Bailly « vérifier l'hypothèse que la distance représentée diffère de la distance réelle implique une analyse de la lisibilité de l'espace et de la représentation qu'ont les habitants » (p. 6). J. Valarché présente deux cas d'impact d'une voie ferrée sur le développement régional, le premier « concerne l'intention d'un « plus » (TGV-Atlantique); le second, la réalisation d'un « moins » (fermeture d'une ligne). Du point de vue du milieu régional, le deuxième cas est intéressant, car il permet de souligner que l'attachement d'une population relativement pauvre à une ligne ferroviaire est d'autant plus grand qu'elle le considère comme son bien. Cet attachement relève en fait davantage d'un imaginaire collectif que d'une réalité économique, mais les réactions des milieux régionaux ne sont pas partout identiques. G. Pini est aussi amené à proposer un indicateur de « sensibilité » régionale aux prestations de la route. Quant à P. Piccard, il présente une étude sur la manière de satisfaire les besoins de transports dans les régions à faible densité démographique. Selon lui la préoccupation des habitants des régions à habitat dispersé n'est pas « tant de savoir combien de temps leur prendra tel ou tel déplacement, ni quel est son coût exact. Leur préoccupation prioritaire est plutôt de savoir si tel ou tel déplacement est possible ou impossible, de savoir si tel ou tel service ou tel ou tel bien sont accessibles ou inaccessibles » (p. 56).

Le chapitre sur les mécanismes présente des contributions spécifiques relatives à l'impact régional de la création ou de la mise en service d'une voie de communication. Ce chapitre débute par une contribution théorique de J. Deiss sur le rôle des frais de transports dans la formation régionale des prix. L'auteur s'intéresse à la théorie spatiale des marchés. R. Maggi se fixe comme objectif d'analyser les effets de l'extension du réseau routier sur la croissance de la main-d'œuvre et des places de travail dans diverses régions de Suisse. Son analyse est dérivée de la notion de potentiel (p. 99). En conclusion, l'auteur signale « que le développement des voies de communication (entre les autres et la périphérie est défavorable au déve-

¹ G. Gaudard, éd., *Les transports et la région*. Actes de la Table ronde de l'ASRDLF du 12 octobre 1983. ISES. Editions universitaires. Fribourg, 1984-ISBN 2-8271-0170-6.

loppement des régions périphériques» (p. 110). Mais, cette concession est menacée dans la mesure où les résultats dépendent du découpage des régions et de la définition de la périphérie.

Dans une étude de cas, C. Jeanrenaud montre comment introduire un critère de politique régionale dans la procédure de choix des investissements. Pour cela, il utilise la notion d'équité spatiale. Cette notion permet d'évaluer les coûts et les avantages en ne s'appuyant pas seulement sur la notion d'efficacité économique. Dans une autre étude de cas, R. de Gottardi, utilisant une méthode largement inspirée de la notion d'effet structurant, démontre que le projet en question (un tunnel ferroviaire dans une région de montagne) ne présente pas d'intérêt pour la région.

Le troisième chapitre s'intéresse aux politiques des transports. C. Kasper se fait l'écho des nouvelles orientations de la politique des transports prévues en Suisse. Il insiste sur le fait que la politique régionale ne peut pas être réduite à la seule politique des transports. Il fait également état des propositions qui donneraient aux régions davantage de responsabilités pour leur système de transport. L'étude de D. Maillat a pour but de démontrer que dans le cas particulier d'une économie régionale en mutation (la région horlogère), le raccordement au réseau routier contribuerait à faciliter le redéploiement. R. Ratti présente une interrogation critique sur la politique suisse de transit de marchandise. A cause de son impact possible sur l'organisation spatiale la question est cruciale (p. 206). La question fondamentale, à laquelle il n'a pas dû répondre est la suivante: «Y a-t-il indépendance ou interdépendance entre transversales du Plateau ou transversales alpins?» (p. 206). Avec L. Thevoz on revient à l'autoroute comme facteur de développement économique. C'est un thème largement controversé, mais dans l'étude de cas présente montre comme les autorités régionales ont su (ou pu) utiliser l'autoroute pour améliorer l'attractivité de la région. La réussite de cette stratégie est en grande partie due à un fort consensus régional. L'auteur termine en tentant une généralisation des enseignements de son étude.

L'ouvrage se termine par une synthèse de G. Gaudard que je laisse au lecteur le plaisir de déguster.

DENIS MAILLAT