

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (1997)

Heft: 4

Artikel: Du chemin de fer, des régions et d'Adam Smith

Autor: Daetwyler, Francis / Beglinger, Caroline

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957681>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 21.12.2024

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

Du chemin de fer, des régions et d'Adam Smith

► Francis Daetwyler, Caroline Beglinger

Après une période d'expansion, les transports publics vont au-devant de temps plus durs. Les démantèlements de prestation sont-ils le prélude à des démantèlements physiques d'infrastructures? Dans ce cas, quelles conséquences pour les régions concernées?

Les friches de l'avenir sont-elles, comme les extraterrestres dans le film «Men in Black», parmi nous? Comment reconnaître une friche de l'avenir déguisée en ligne de chemin de fer régional, ou en route bordée de beaux pavés, qui relie les hameaux les plus retirés au vaste monde (et à la vallée la plus proche)?

Les infrastructures de transport, chemins de fer ou routes, sont-elles des friches potentielles ou les vecteurs de la création de friches?

De l'industrie lourde et du chemin de fer

Du XIX^{ème} siècle à notre époque, un discours n'a pas varié: celui qui associe développement des transports et développement économique, le développement étant assimilé au progrès. Le chemin de fer a accru les marchés des sidérurgistes de la Ruhr, et la A1 a permis le développement de Bulle. Comme souvent, les vérités simples ne recouvrent qu'une partie de la réalité: les nouveaux moyens de transport ont aussi entraîné la disparition d'activités économiques traditionnelles. Pour la commune de Hospenthal, relais de diligences, le tunnel ferroviaire du Gothard a été une catastrophe. Comme toute religion, le progrès exige des sacrifices.

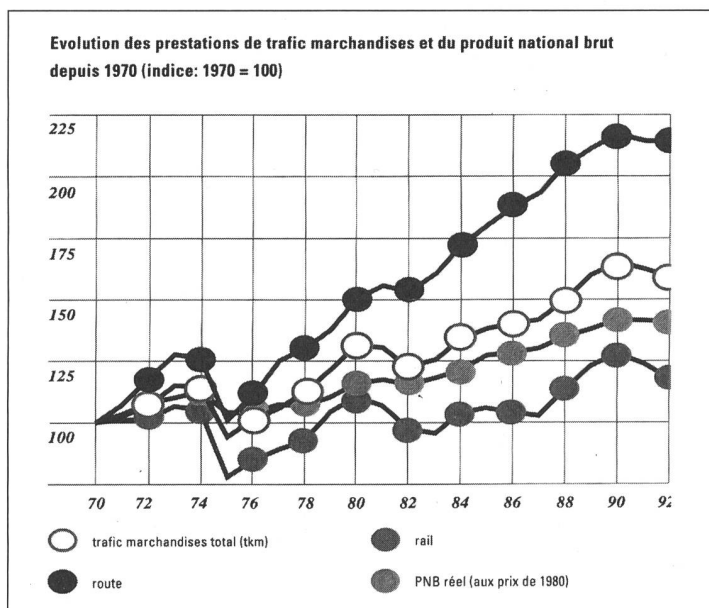
Notre réseau de chemin de fer européen est né avec la révolution industrielle, il a grandi avec l'industrie lourde; aciéries, charbonnages et mines. Il a vécu de manière relativement confortable tant qu'il a servi en priorité au trafic marchandise. Celui-ci est en passe de s'effondrer avec la diminution continue et vertigineuse des tarifs, sous la pression d'une concurrence routière totalement débridée, véritable archétype de toutes les turpitudes du capitalisme sauvage, mais aussi avec l'abandon du charbon européen et les restructurations de l'industrie lourde.

Le destin du chemin de fer est-il donc lié à la structure économique du XIX^{ème} siècle? Comme souvent, il n'y a pas qu'une réponse. De nombreuses lignes locales, à voie étroite, ont été construites pour assurer le ravitaillement des villes. Dans les régions restées rurales par la densité de la population, leur survie n'est pas garantie; le tourisme le permettra peut-être. En revanche, aux alentours des grandes villes, elles se sont muées en lignes de banlieues très performantes. Mais le chemin de fer aseptisé qu'elles représentent est aussi éloigné de leur fonction d'origine qu'une route expresse l'est du chemin de groisse.

Simultanément, la mobilité forcenée, le fonctionnement en «temps réel», comme si la durée était irréaliste, les flux tendus font dépendre le fonctionnement de l'économie d'une croissance exponentielle du volume des transports, et de la prise en charge par la collectivité des coûts non couverts de ce secteur d'activité, alors que les entreprises diminuent leurs coûts de stockage. C'est un cas classique de privatisation des bénéfices et de socialisation des coûts.

► Francis Daetwyler, économiste politique, secrétaire régional de l'association de Centre Jura, La Chauy-de-Fonds et député au Grand-Conseil bernois
► Caroline Beglinger, géographe et historienne, collaboratrice scientifique à l'Office des transports publics du Canton de Berne

Tableau extrait de *Mobilité en Suisse, Rapport SET 1/94, Berne 1994*, "évolution des prestations de trafic marchandises en km et du PNB"



Der Spielfilm MIB «Men in Black» zeigt's, die Ausserirdischen sind unter uns. Könnte es ähnlich sein mit den Brachen der Zukunft? Insbesondere im öffentlichen Verkehr in den Randgebieten? Die Befürchtung ist berechtigt. Nicht bedroht von Sparstift sind nur Regionalzuglinien, welche sich von ihrer früheren Funktion wegentwickelt haben und heute neue Aufgaben erfüllen. Im Vordergrund des wirtschaftlichen Denkens und Handelns steht die kurzfristige Gewinnmaximierung und für Infrastrukturen, welche nicht im betriebswirtschaftlichen Sinne rentabel sind, gibt es wenig Verständnis. Der Verdacht kommt jedoch auf, dass wir mit der Aufgabe dieser Infrastrukturen und der von ihnen abhängigen Regionen, für unsere Nachwelt Brachen hinterlassen, die den kulturellen Wert nie annähernd erreichen werden, welche Brachen des Mittelalters für uns heute bieten.

Ce sont en priorité les bénéficiaires de la situation qui remettent en cause les charges qu'ils occasionnent pour la collectivité. Cela devra mal finir: l'accessibilité d'une région est une condition indispensable à son développement, mais elle deviendra hors de prix pour les collectivités. Les friches du futur sont parmi nous: ce sont toutes les lignes de chemin de fer (exceptés les réseaux express régionaux autour des agglomérations), où un trafic marchandise digne de ce nom a disparu. L'entretien des routes ne répondant pas à des stricts besoins de trafic n'est pas non plus garanti pour l'éternité.

De la ligne de chemin de fer à l'embranchement industriel

En français de tous les jours, on commence à se dire que l'on n'a plus les moyens de financer en parallèle des infrastructures ferroviaires et routières. On n'en est pas encore au démantèlement physique des infrastructures, mais celui des prestations a commencé. La démarche est politiquement correcte, et il faut en saluer la cohérence: on commence par organiser l'inutilité d'une infrastructure, de sorte qu'un esprit rationnel et préoccupé d'efficacité ne verra pas d'autres issues que le démontage. Comment justifier une voie de débord utilisée seulement par un client? On ne pose jamais la question subsidiaire: qu'a-t-on fait des autres clients?

On parle de transfert modal, de passage du rail à la route. On fait les éloges de la desserte fine que permet un autobus, et voilà que les premières friches sont nées – sans qu'on ne parle de l'utilisation de celles-ci. L'ancien tracé Büren a. A. – Soleure, par exemple, est utilisé comme embranchement industriel. En d'autres termes, on a transféré le coût de l'infrastructure sur les clients.

Les raccordements industriels proprement dit, construits avec les subventions fédérales, vivent actuellement un destin étonnant. Si le tonnage transporté est devenu trop faible, ils ne sont plus desservis par les CFF. A l'industriel de se débrouiller. Même si l'agonie d'un tel tronçon de chemin de fer peut ainsi être prolongée, un jour, l'exploitation de la voie industrielle coûtera trop cher aux utilisateurs: ce sera l'abandon définitif: la friche. Ici, le discours flou conduit à des conséquences qui le sont beaucoup moins: l'abandon résulte de la soumission à la nouvelle divinité de cette fin de siècle, le marché.

A Inkwil, on est allé plus loin, et la ligne fermée à tout trafic donne lieu à une manifestation culturelle importante – art et rail –. Une telle mise en scène ne peut avoir lieu que sur un site clairement défini. Et c'est bien là, le problème premier de la friche. L'abandon se faisant lentement, successivement, le devenir de la friche ferroviaire n'est

pas clair. Cet état indéfini rend impossible les manifestations claires. Nous sommes encore loin du guide de randonnée anglais le long des voies de chemin de fer abandonnées. Faudrait-il déjà dire clairement qu'elles le sont.

Des friches d'aujourd'hui et des friches d'hier

Tout se passe comme si notre système voulait s'affranchir de la dimension territoriale au travers de la globalisation. Et si la globalisation n'était que le fruit vénéneux d'une vision partielle, réductrice et unilatérale? Notre civilisation est celle du profit immédiat, les titres en portefeuille ont remplacé les titres de noblesse. Non contente de s'affranchir de l'espace, elle veut en faire de même avec le temps; or c'est la durée qui justifie une infrastructure. Certes, les friches du passé existent et nous procurent nombre de satisfactions. Quoi de plus beau que de se promener dans une vieille ville fortifiée, comme Morat ou Isny, mais les fortifications, ne sont-elles pas des friches militaires détournées, avec combien de profit, de leur emploi initial?

Que serait le tourisme d'aujourd'hui sans les friches d'hier? Des pyramides au château de Chillon, du Colysée au Musée de la gare d'Orsay, les hauts lieux touristiques sont souvent des édifices religieux, militaires ou culturels qui ont perdu leur affectation. Les concepteurs de l'Expo 2001 attachent une grande importance à l'utilisation future de ses éléments. Ceux qui ont bâti les fortifications entourant les villes du moyen âge ne se sont vraisemblablement pas posés ce genre de questions, ce qui ne nous empêche pas d'en profiter. Il est à craindre que notre époque produira des friches nettement moins attractives pour nos successeurs, et que le démantèlement des voies de communication ne sera que le prélude à la fermeture de régions entières, pour des raisons de rentabilité et d'économie d'entreprise.

Si nous quittons, même pas de très loin, nos frontières, nous avons déjà l'illustration de ce dont nous discutons: les chemins de fer se sont retirés de bien des régions, et les traces qu'ils laissent n'atteignent pas la majesté des châteaux du moyen âge. Ces friches entraînent les régions dans leur chute. La friche, ce n'est plus seulement l'infrastructure abandonnée, mais la région entière.

Le jour où les infrastructures de mobilité, telles que chemins de fer et routes ne seront plus entretenues, laissées à l'abandon et à l'agonie, l'exode rural, combattu pendant des décennies reprendra de plus belle. Dans une société basée sur la mobilité, où travail, habitat, loisir et services sont séparés géographiquement, l'abandon des voies d'accès condamne des régions entières. On sera condamné au retour en ville, là, où nous trouverons écoles, magasins, travail, médecin, quel

qu'en soit le prix. Quel est le prix de cette concentration forcée – en terme de pollution, de crime, d'insalubrité et son taux de couverture?

Du darwinisme économique et de l'aménagement régional

Il est fort possible que nos infrastructures de transport public soient victimes d'un taux de couverture insuffisant. Mais quel est le taux de couverture des activités humaines. Comment évaluer l'action humaine en terme d'économie d'entreprise, si ce n'est pour déboucher sur la conclusion que celle-ci gaspille des ressources finies. En les raréfiant, il les rend chères. Ne devrait-on pas tirer la conclusion que nous vivons au dépend de l'avenir, et qu'en bonne logique d'économie d'entreprise, mâtinée d'une dose de pensée à long terme qui fait en général défaut, il faudrait renoncer à maintenir les humains sur terre?

Nous sommes convaincus que le marché n'est pas la forme d'organisation supérieure de la société. Pour cette raison, nous ne concluons pas d'une manière aussi sinistre et désabusée. Nous abandonnerons donc un vocabulaire néodarwiniste issu d'une vision du monde tout empreinte d'économie d'entreprise pour nous tourner vers un langage d'aménagement équilibré.

Toute évolution n'est pas forcément négative, et on a vu que bien des changements d'affectation de constructions humaines ont été positifs. Il suffit de penser aux villes fortifiées. Construites pour résister aux invasions, elles ont trouvé leur rentabilité en accueillant des invasions de touristes armés simplement d'appareils de photo. Cependant, nous nous trouvons quand même à un tournant de la destinée humaine. Nous vivons dans un monde fermé, et notre mentalité n'en a pas conscience. Il n'y a plus d'ailleurs. Or, les menaces qui pèsent sur les infrastructures de transport hors des centres procèdent d'une vision du monde, plutôt d'une absence de vision, issue de la logique du profit immédiat, et de l'effacement du politique devant l'économique. L'être humain a beau consommer des produits venus de toute la terre, c'est un animal social enraciné dans son environnement et sa communauté. Ce qui différencie notre époque des précédentes, c'est l'écart entre les espaces de décision politiques et économiques. Et la disparition d'équipements collectifs n'est que le prélude à la disparition de la collectivité qu'ils desservent.

L'existence de collectivités publiques disposant d'une capacité d'investissement dans des équipements qui ne sont pas par eux-mêmes rentables est une condition indispensable à l'existence d'entreprises privées axées sur le profit. Il n'est pas sûr que les intégristes du marché en soient conscients.



Si friche il y doit y avoir, qu'elles soient au moins la conséquence de la mise en place d'équipements de meilleure qualité, répondant mieux aux besoins des utilisateurs. et non le fruit de la désolidarisation. ■

Photo de Daniel Wiedlisbacher "Futures friches?"