Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 54 (1981)

Heft: 9

Artikel: Agir sur la ville : un livre de Jacques Vicari

Autor: R.H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-128366

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.12.2025

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

Agir sur la ville un livre de Jacques Vicari*

*Jacques Vicari, architecte, professeur d'architecture à Genève

La ville: mausolée de l'espèce?

Quand l'immense réservoir de la nature aura été entièrement utilisé, le sablier de l'histoire ne sera pas retourné.
J. Grinevald.

Un mal obscur et insistant menace les grandes agglomérations. Le processus autodestructif implicite entraîné par le développement technologique constitue le problème central de l'architecture.
Nombreuses sont les thèses qui abordent les moyens d'assainir la situation. Les unes préconisent une analyse rigoureuse pour mieux connaître et mieux planifier l'explosion urbaine; les autres voient dans la pathologie urbaine le contrecoup des déséquilibres sociaux et, avec Engels, affirment que la question du logement ne pourra être résolue que lorsque la question sociale aura reçu une juste réponse.
D'autres cherchent des alternatives qui visent moins à la maîtrise du développement qu'à définir une forme totalement nouvelle d'urbanisation: c'est alors le recours à l'utopie.
Utopie: l'espoir de sortir d'une situation difficile en imaginant un état totalement différent, sans tenir compte des données réelles. Une consolation que procure l'image rassurante d'une solution imaginaire.
Cette formule opérationnelle utopique accompagne tout le développement historique de l'architecture moderne.
Toutes ces contradictions commencent a accréditer l'idée d'une mort possible de la ville.

Les spécialistes en question

Depuis la division du travail, la responsabilité de l'organisation de l'espace a été déléguée à certains professionnels plus aptes à *traduire* les aspirations de la collectivité. Mais, avec l'ère industrielle, cette traduction a tourné à la trahison. Les techniques condamnent le *traducteur* — architectes ou urbanistes — à la solitude et à l'isolement.
Si l'on veut que la ville retrouve son sens, il faut restituer aux citoyens les pouvoirs délégués trop longtemps aux spécialistes à la faveur de la crise d'identité profonde que ces derniers traversent aujourd'hui.
Le premier geste, préconise Ivan Illitch, «serait de mettre en doute la compétence et le pouvoir des spécialistes. Les illusions qui ont permis à ces professions de s'arroger le rôle d'arbitre du besoin, sont maintenant de plus en plus évidentes au sens commun».
En un mot, Jacques Vicari, avec Illitch, prêche pour un retour à l'autonomie: reprise en main par les individus de leur santé, de leur éducation, de leur habitat, de leur cité.
P. Portoghesi imagine même la ville dans laquelle chacun est architecte et où quiconque a besoin de savoir questionne l'ordinateur et reçoit les réponses qui lui permettront d'agir par lui-même.

Et le temps presse

Il a fallu les dramatiques épidémies de choléra au milieu du siècle dernier pour faire accepter l'intervention de l'Etat dans le domaine privé.
Il a fallu les 4000 morts du smog de 1952 à Londres pour promulguer le Clean Air Act de 1956.
Il aura fallu les algues rouges dans les lacs alpins pour que les autorités helvétiques édictent une ordonnance fédérale sur la protection des eaux.
Les autorités n'interviennent qu'après les catastrophes.
L'intervention, par nature, n'est pas préventive, car l'élaboration et la mise en place des correctifs ne peuvent se faire qu'après coup.

La loi des rendements décroissants

Selon B. Malinowski (New York, 1969), aucune société sauf la nôtre n'a jamais consenti à ce que les outils qu'elle possède soient utilisés au maximum de leur efficacité.
En l'absence d'une autolimitation, la nécessité se chargera elle-même d'imposer ses limites.
Si certains seuils sont dépassés, les performances obtenues vont décroître inévitablement, quel que soit l'effort consenti pour les réaliser. On a affaire alors au phénomène de la contre-productivité paradoxale, connue des économistes sous le nom de loi des rendements décroissants.
A cette contre-productivité paradoxale s'ajoute la contre-productivité structurelle moins évidente encore au premier examen.
Ainsi dans une société dont le système de communication repose sur le téléphone, la plupart des gens abandonnent des modes antérieurs autonomes: la rencontre, le billet, le message. Dans une société construite autour des autoroutes, la possibilité de se déplacer à pied ou à bicyclette est sérieusement entravée.

La vitesse généralisée

Si l'on totalise le nombre d'heures passées en voiture chaque année et le nombre d'heures passées à gagner l'argent pour la payer, payer l'essence, l'entretien, les impôts, les assurances, etc. et que l'on divise ce temps par le nombre de kilomètres annuels, on obtient un chiffre en kilomètres qui montre que la vitesse généralisée de l'automobile est habituellement inférieure à celle de la bicyclette.
Par exemple, le contremaître d'une ville moyenne qui fait 15 500 km. par an avec sa Peugeot 305, consacre 1550 heures par an à son automobile, soit plus de quatre heures par jour (trois heures et demie de travail, une demi-heure de déplacement).
Avec la bicyclette la proportion s'inverse: le temps de travail ne pourra être que d'une demi-heure, mais le temps de déplacement sera de trois heures.
A ce niveau, le mieux est l'ennemi du bien. L'espace est organisé sur la base de déplacements automobiles et les distances quotidiennes à franchir ont dépassé un seuil physiquement tolérable. Pour une foule de gens la motorisation est rendue quasi obligatoire par la distance et par notre organisation sociale du travail. Rares sont ceux qui peuvent choisir de gagner moins d'argent pour plus de temps.

Le seuil fatidique des 20 km/h

«Partout dans le monde, lorsque la vitesse de certains véhicules a franchi le seuil des 20 km/h, la pénurie de temps liée au développement du transport a commencé à croître.» — (Illitch).
«Je dépense, de toute façon, une heure pour me déplacer de 20 km. A bicyclette, j'utilise une heure pour faire ce trajet. En voiture, je passe 12 minutes à rouler à 10 km/h et 48 minutes à payer le carburant, le véhicule, etc.».

Une ville réglée sur le soleil

«C'était un marchand de pilules perfectionnées qui apaisent la soif. On en avale une par semaine et on n'éprouve plus le besoin de boire.
— Pourquoi vends-tu ça? dit le Petit Prince.
— C'est une grosse économie de temps, dit le marchand. Les experts

ont fait des calculs. On épargne 53 minutes par semaine.
— Et que fait-on de ces 53 minutes?
— On en fait ce qu'on veut...
— Moi, dit le Petit Prince, si j'avais 53 minutes à dépenser, je marcherais tout doucement vers une fontaine...» (Saint-Exupéry.)

Dans la première partie de son livre, J. Vicari démontre que si la ville d'autrefois était limitée par ses murailles, la ville d'aujourd'hui doit être limitée par le soleil.

Déjà en 1933 Le Corbusier relevait la nécessité pour les urbanistes de régler les distances dans la ville, et donc le plan urbain, «en conformité de la journée solaire de 24 heures qui rythme l'activité des hommes et donne la mesure juste à toutes leurs entreprises. La mesure naturelle de l'homme doit servir de base à toutes les échelles qui seront en rapport avec la vie et les diverses fonctions de l'être. Echelle des mesures qui s'appliqueront aux surfaces, aux distances, échelle des distances qui seront considérées dans leur rapport avec l'allure naturelle de l'homme, échelle des horaires qui doivent être déterminés en tenant compte de la course quotidienne du soleil».

Il est catastrophique d'étendre les villes sans tenir compte de cette limite de temps à l'intérieur de laquelle l'homme doit pouvoir s'adonner au cycle de ses fonctions quotidiennes: habiter, travailler, se récréer.

Pour situer son propos, M. Vicari fait le procès des «horaires prisons» et constate de manière générale que le morcellement, la répétitivité, la rigidité et la précision des horaires entraînent la destruction des projets, la difficulté ou l'impossibilité d'envisager le changement et d'agir sur le présent ou sur l'avenir.

L'emprisonnement dans le temps de travail entraîne l'emprisonnement de la personne même.

Il constate encore que quarante-cinq ans après la loi des 40 heures qui en 1936 fut saluée comme l'une des plus grandes victoires du mouvement ouvrier, la durée légale du travail est toujours la même.

Cependant, depuis 68, la tendance est à la baisse. La crise et le chômage partiel ont montré que la réduction de la durée du travail a un effet positif sur la productivité. Des usines anglaises ont même conservé les horaires réduits après la grève de l'hiver 1973–1974, la production n'ayant baissé que de 20 à 30% alors que la durée du travail était réduite d'au moins 40% — *Daily Telegraph,* mai 1974.

L'homme travaille-t-il moins longtemps qu'autrefois?

Affirmation couramment reçue sans nuances. En y regardant de plus près, s'agit-il de l'année de travail, de la semaine de travail, de la journée de travail ou de la vie de travail?

En fait, l'homme de 1980 travaille environ douze ans de plus qu'au siècle dernier, compte tenu de l'allongement de l'espérance de vie (cf. page 26).

Toute l'ingéniosité de l'homme moderne s'est orientée vers la productivité. Ne pourrait-on imaginer une moindre productivité, de meilleure qualité, et un temps de travail moins long? Notre technologie moderne nous le permettrait largement.

Les mouvements démographiques

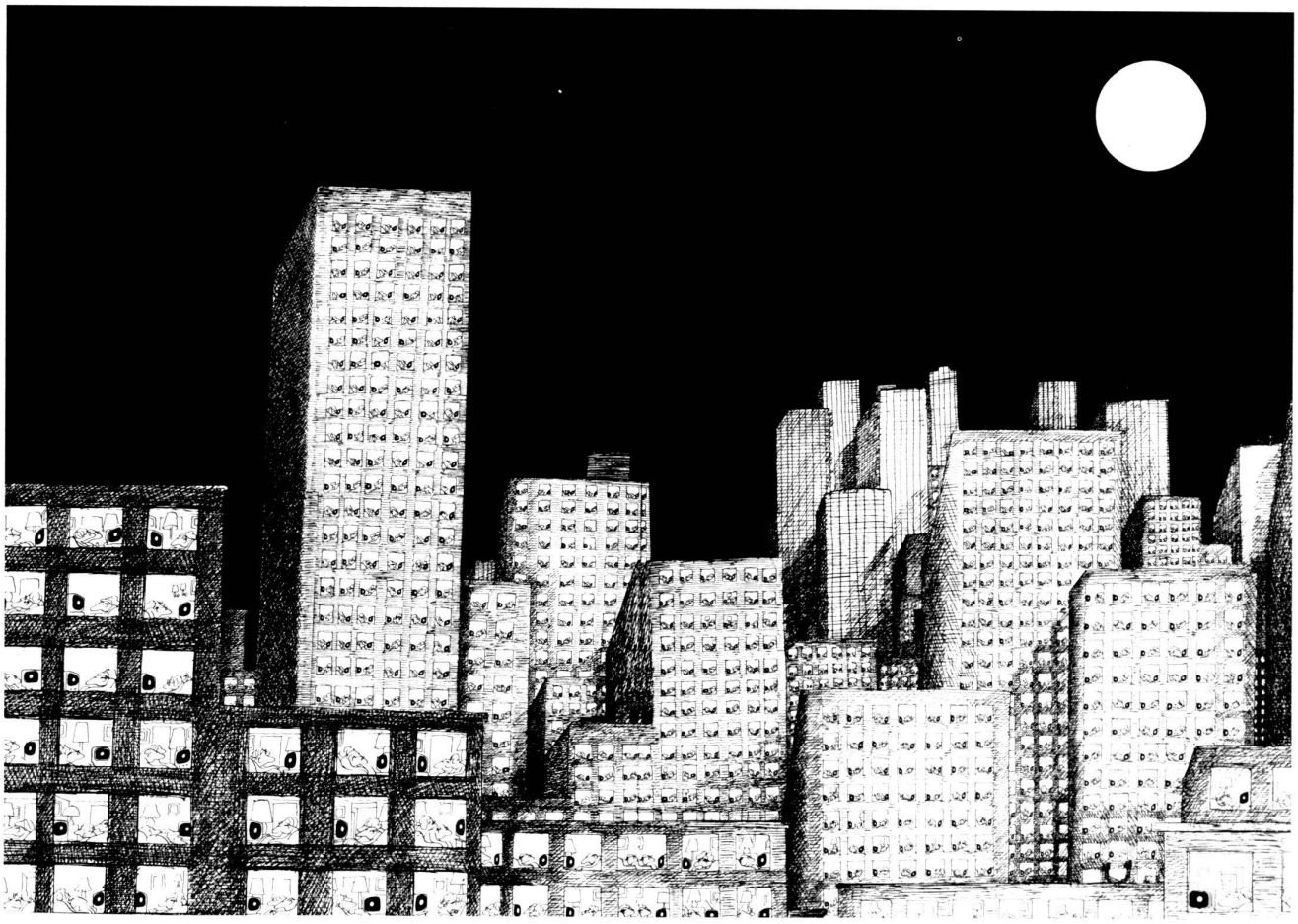
L'auteur analyse en détail les mouvements démographiques:
— baisse de la natalité en Occident
— explosion démographique dans les pays pauvres
— migrations intercontinentales
— migrations intérieures, etc.

L'augmentation du nombre des travailleurs migrants est étonnante. Dans les pays du Conseil de l'Europe, on évalue à 25 millions le nombre des émigrants arrivés en Europe de 1945 à 1975. Pour la seule 1976 — année de crise — plus de 3 millions de personnes ont afflué en Europe.

République Fédérale Allemande et Turquie

La Turquie, avec un taux de natalité de 40‰, un taux de mortalité de 15‰, a un taux de croissance de 25‰. Sa population de 42 millions d'habitants pourrait doubler en moins de trente ans.

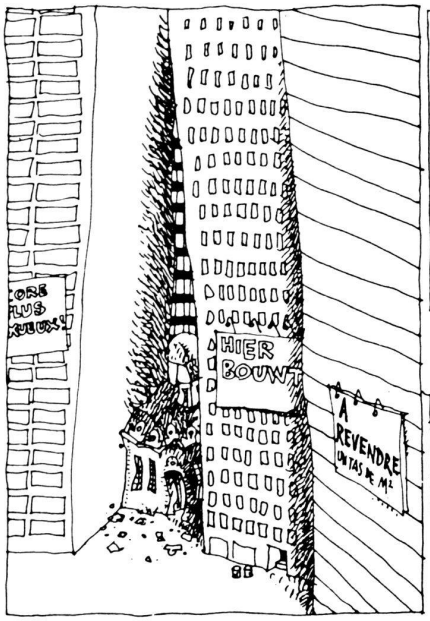
De son côté, la RFA avec un taux de

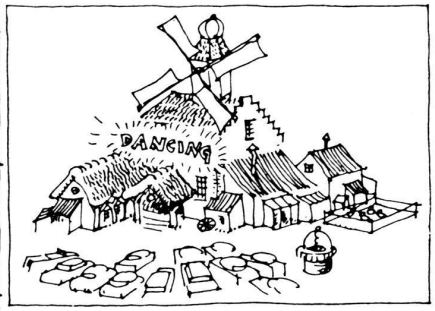


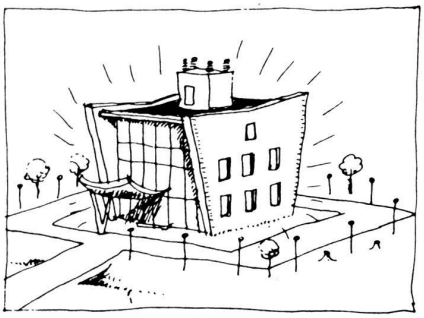
natalité de 10‰ et un taux de mortalité de 12‰ verrait sa population diminuer et vieillir si elle n'était devenue terre d'immigration. Sur 62 millions d'habitants en 1976, quatre millions étaient étrangers, dont le quart des Turcs.
Ainsi, un pays comme la RFA dont la croissance économique a dépassé la croissance démographique peut combler ses vides par l'immigration de ressortissants d'un pays, la Turquie, où la situation est inverse.
Cette migration peut paraître utile aux deux partis. A terme, cependant les conséquences risquent d'être défavorables pour la communauté locale d'origine des migrants. Car ce sont les régions les plus déshéritées de ce pays qui fournissent le plus fort contingent. Et le déséquilibre démographique à l'intérieur d'un pays peut s'en trouver accru.
En Turquie, sur 67 départements, cinq ont fourni 60% des migrants, et l'un d'eux est même en voie de dépeuplement. En effet, les migrants sont de jeunes adultes dont le départ entraîne un fléchissement de la fécondité.
De façon symétrique, l'immigration s'opère dans les régions à forte densité d'habitants. Le gouvernement de Bonn a dû légiférer et fixer au taux maximal de 12% la population étrangère par rapport à la population allemande.
Même phénomène en France où 70% des quatre millions d'étrangers résident dans cinq des 22 régions.

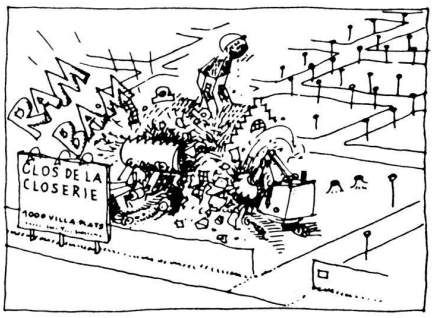
L'exemple chinois: Changhai

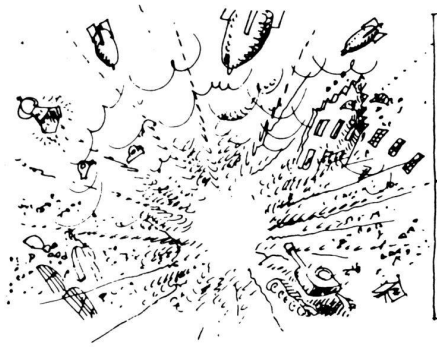
Le problème horaire de la vie quotidienne de 11 millions d'habitants de cette agglomération était devenu insoluble. Lorsqu'ils avaient soustrait aux 24 heures les huit heures de travail, le même temps de sommeil, deux heures pour les repas et la toilette, la moitié du solde était bloquée pour les trajets entre domicile et lieu du travail situé de part et d'autre de la localité. Il ne restait ainsi que peu de temps pour les relations sociales ou mêmes les travaux domestiques (les femmes travaillent en dehors du foyer jusqu'à l'heure de la retraite).

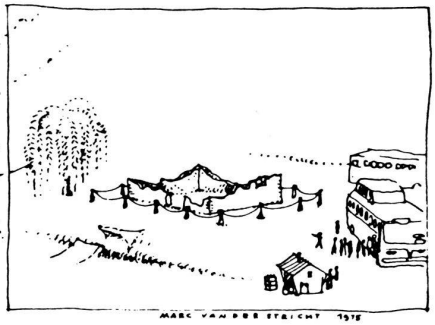




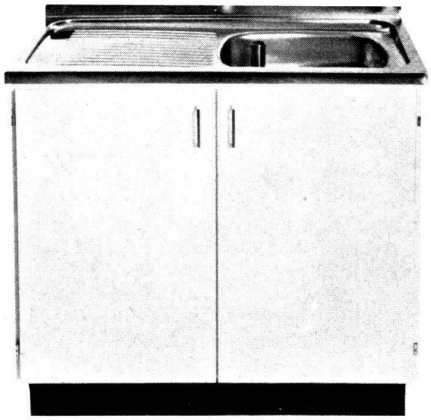








Etablissements
H. FALDY & FILS GENEVE
Rue de Lyon 12 - ✆ (022) 44 67 38
Case postale 1211 Genève 7 Servette



Evier populaire

avec armoire à 2 portes
raccords en tous genres
robinetterie en tous genres

Indépendamment de cette contrainte individuelle se posait le problème collectif: transporter des millions de passagers sur des dizaines de kilomètres chaque jour est une opération coûteuse et difficile.
Dès 1960, l'administration chinoise a commencé à procéder à une redistribution des fonctions et des logements pour réduire les déplacements, étant dans l'impossibilité de gérer une structure urbaine héritée de la période coloniale.
Lors de la construction d'une usine d'automobiles, on bâtit également quelques habitations, mais elles ne suffirent pas. De nombreuses familles durent rester dans leur demeure située à longue distance. Après enquête, l'administration, en accord avec le bureau officiel de coordination et l'office des travaux publics, rechercha des logements aux approches de l'usine. Dans d'autres cas, les usines offrirent un logement pour l'ensemble de leur personnel ou organisèrent un échange de logements avec le personnel d'autres usines ou bureaux. Dans certains cas, le manque de terrains à proximité des usines conduisit à leur transfert.
L'alignement des salaires propre au capitalisme d'Etat permettait le passage d'une usine à l'autre dans une métropole industrielle comme Changhai.
Au vu des résultats encourageantes obtenus au cours de la première année (le budget temps de 70 000 travailleurs était amélioré notablement), la municipalité élargit l'expérience à l'ensemble de la ville. Les équipes sportives, les associations culturelles nées après ces opérations témoignent de l'augmentation du temps des loisirs. Certes, si l'on interroge les intéressés, ils savent qu'ils sont assignés à résidence et l'affectation à un poste de travail n'est pas libre au sens occidental du terme. Mais ils reconnaissent volontiers que leur journée est devenue plus vivable.

Du bon usage des lois

Les expériences faites en Chine ne sont pas praticables dans un pays démocratique.
J. Vicari rappelle qu'en Europe, en Belgique, en Italie (Bologne) et en Suisse, l'utilisation de lois existantes peut agir sur la ville.
A Genève, grâce à l'opposition populaire, le quartier de Saint-Gervais, promis à la démolition puis à la reconstruction, a fait l'objet d'un plan de site qui intègre à la fois les données architecturales, économiques et juridiques.
Seul le sens civique des citoyens, la volonté et la détermination d'agir sur l'habitat, la rue et la cité peuvent, dans notre pays, rendre son sens à la ville.
Les expériences tentées partout de rues résidentielles, de zones piétonnes, d'animation de rue ne représentent pas LA solution aux problèmes urbains. Cependant ces expériences multipliées permettent d'améliorer notablement la qualité de la vie. Elles rendent aussi au citoyen-promoteur le sentiment de la responsabilité retrouvée.

Rénovation ou reconstruction?

L'allégation fréquente selon laquelle restaurer revient aussi cher que de construire du neuf n'est pas fondée sur la réalité, mais sur la possibilité pour le propriétaire ou le promoteur de faire plus de profit.
L'auteur développe, aux pages 240 et 241-243, les arguments qui étayent cette affirmation.
Pour masquer ces profits et décourager la restauration simple des immeubles anciens, plus humains, les milieux immobiliers s'entendent à dire qu'ils ne font que reporter sur les loyers la hausse inévitable du prix des terrains. Alors que le terrain proprement dit n'a de valeur qu'en fonction de l'immeuble qui peut être construit dessus... et dessous. Le pouvoir économique l'a bien compris, qui fait pression de façon constante sur le pouvoir politique pour modifier les coefficients d'occupation du sol, les gabarits.

La ville: quel avenir?

On ne peut revenir en arrière. Impossible actuellement de simplifier le système urbain.
Chaque action sur la ville s'inscrit dans le temps et l'espace. Il s'ensuit qu'aucune «bonne» action n'est durable, précisément parce qu'elle se déroule dans le temps. Une «bonne» action peut avoir à la longue des effets funestes tout en ayant apporté, dans un premier temps un correctif utile.
Faut-il donc s'engager?
Bien sûr. On peut choisir où et quand opérer une action tout en sachant que le désordre ne sera jamais vaincu. Parce que l'ordre tend au désordre. Le désordre est dans la vie, l'ordre — la stagnation — est dans la mort. La grande découverte de la pensée actuelle est d'oser ne plus opposer la thèse à l'antithèse, le bien au mal, la vie à la mort et de proposer transitoirement des associations bien/mal, ordre/désordre. Car en choisissant la vie on choisit inévitablement le mal.
L'agression contre les villes est réelle, mais elle est souvent masquée. Actuellement, dans beaucoup de cités occidentales, l'agression c'est la mort des centres-villes par le «reflux» des habitants. S'il est sain, le système urbain y répond par le correctif des mouvements de quartier, le rappel des lois, l'exigence de les appliquer.
Cependant, on s'aperçoit dans la pratique que l'agression n'est pas forcément perçue comme telle: le travail consiste donc à en faire prendre conscience avant qu'il ne soit trop tard pour corriger ces faits supposés «naturels» et qui ne le sont pas.

***Compte rendu de* Agir sur la ville**
par Jacques Vicari
R. H.

N.B.: Impossible dans le cadre de cet article de donner un aperçu complet de cet ouvrage passionnant, d'une écriture lisible, dont le graphisme et les illustrations remarquables facilitent la compréhension au profane.

En vente aux éditions Le Moniteur,
17, rue d'Uzes
752002 Paris

280 pages, 120 photos, plans et dessins.

SCHICHTEX
MATERIAUX D'ISOLATION
Pour **immeubles industriels** et **d'habitation, halles de sport, rénovation de bâtiments anciens** et **construction d'étables.**
Depuis plus de 15 ans, permettent de lutter efficacement contre **le chaud, le froid, le bruit.**

SCHICHTEX
SOUS-TOITURE
Isolation, plafonnage et **sous-face terminée** en un.
Composition en mousse de polystyrène rigide et deux coudres en fibres stratifiees.
Sous-face traitée en blanc ou brun.

Bau+Industriebedarf AG 4104 Oberwil/BL Tel. 061 30 40 30