

Construire ou réhabiliter?

Autor(en): **Baertschi, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **72 (1977)**

Heft 4-fr: **Tourisme de masse : un boomerang?**

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174688>

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.

Construire ou réhabiliter?

Possibilités d'intervention

A l'heure où la réhabilitation des immeubles anciens est devenue un thème de controverse dans l'aménagement de nos cités, il est nécessaire de se pencher sur ce terme, qui a pour but une restauration limitée des bâtiments.

Elle consiste surtout en l'apport d'installations sanitaires indispensables; et elle s'accompagne bien souvent d'une réfection du bâtiment.

La question économique

Comme tout objet, une construction vieillit et nécessite un entretien. L'appréciation et les modes de calcul de l'entretien dépendent du *type de bâtiment* et de la *qualité de la construction*. Quant au calcul de l'amortissement d'un objet immobilier, on estime que sa perte de valeur est réduite pendant les premières dizaines d'années, mais qu'elle s'accroît ensuite rapidement, suivant ainsi une courbe parabolique. Pour illustrer ce problème, on citera l'exemple d'un immeuble non entretenu et déjà amorti, lequel atteindra après 50 ans un prix plancher de 30 ou 40 fr. le m³ par exemple, alors que le même bâtiment neuf vaudra 300 fr. le m³.

Toutefois, il faut encore introduire dans l'ensemble de ces considérations l'incidence de la *charge foncière*, qui est déterminée par le jeu des règles d'urbanisme et qui joue un rôle dans ces mécanismes immobiliers. Si des études statistiques menées sur le parc immobilier français ont prouvé que dans une marge



Depuis plusieurs années, l'Angleterre est confrontée à diverses expériences de réhabilitation de l'habitat; ci-dessus Porchester Square, à Londres, où les travaux sont aujourd'hui en cours.

variant entre 60 et 95% des cas il était plus économique de réhabiliter que de construire, ces mêmes études ont également montré qu'un certain gaspillage pouvait aussi se produire si l'on prenait systématiquement le parti de la réhabilitation.

Quatre catégories

C'est ainsi qu'aujourd'hui quatre *types majeurs d'intervention* sur des bâtiments anciens ont été mis en évidence:

– la *réhabilitation légère* (installation de sanitaires)

- la *réhabilitation moyenne* (travaux de réfection plus complets de l'intérieur)
- la *réhabilitation lourde* (travaux comprenant la réfection de parties du gros œuvre)
- la *réhabilitation exceptionnelle* (travaux sur des immeubles en très mauvais état).

Dans ce domaine, il est maintenant crucial d'orienter les choix objectivement à travers les modalités techniques et financières de la «réhabilitation». Car, la démonstration existe aujourd'hui que ce problème peut être approché avec rigueur et sérieux. *Pierre Baertschi*

Manifestation suisse à Yverdon

Moins d'autoroutes s.v.p.!

Le réseau suisse d'autoroutes, tel que prévu, est le plus dense du monde après celui de la Ruhr – qui peut se justifier par une très forte concentration d'habitants. Dans notre petit pays, cela a quelque chose de démentiel. Pour ne nous en tenir qu'à la Suisse romande, les tracés N5, N1 et N12 sont (en moyenne) à 9 km l'un de l'autre entre Neuchâtel et Fribourg; et l'autoroute Martigny–Brigue s'ajouterait à une route cantonale en train de devenir une semi-autoroute à 3 pistes, plus les tronçons de déviation à 4 pistes récemment achevés...

Ce printemps, les Chambres ont remis en question, pour nouvelle étude, six tronçons, dont celui de la *N1 entre Yverdon et Avenches* par la

rive sud du lac de Neuchâtel. Cela a suscité certains espoirs. Rien cependant n'est encore sauvé. On a appris par exemple que les chefs