Il y a 25 ans, le krach urbain : "au pays d'utopie, en l'an 2020"

Autor(en): **Iselin, François**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **50 (1992)**

Heft 4

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-140148

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

IL Y A 25 ANS, LE KRACH URBAIN
AU PAYS D'UTOPIE, EN L'AN 2020

François ISELIN
architecte
Lausanne

«Nous sommes en face d'un phénomène neuf, le machinisme: les moyens de bâtir une maison qui soit à l'échelle humaine sont totalement bouleversés, enrichis prodigieusement, contraires aux usages à tel point que tout ce qui nous a été légué par le passé ne nous est plus d'aucune utilité, et qu'une esthétique nouvelle se cherche à tâtons»

«Tant que l'INDUSTRIE ne se sera pas emparée du bâtiment, nous demeurerons dans la nuit: l'urbanisme restera dans les manuels, et sans urbanisme la société s'étiolera»

Le Corbusier [1]

Au cours des dernières années du XX^{e} siècle, la Suisse romande a été ébranlée par un événement nommé alors "krach urbain" [2]

Vingt-cinq ans après nous constatons que la remise en question radicale d'aménager notre environnement bâti n'a privé ni habitants ni automobilistes de leur chère liberté mais a permis au contraire l'essor d'un nouveau mode de vie pour les humains dans leur environnement.

Bien que les acquis d'un quart de siècle de "chambardements" soient sans conteste hautement positifs, il est à notre avis nécessaire aujourd'hui d'analyser ces événements et de s'interroger sur le devenir de notre "réforme urbaine" et sur les causes de l'essoufflement actuel du processus engendré sans doute par le bien-être, l'autosatisfaction et la perte de vue des objectifs originaux.

---

1 "L'esprit Nouveau en Architecture", extraits d'une conférence donnée à la Sorbonne le 12 juin 1924 et d'un article de la même année. Nous commémorons cette année le centenaire de la parution de l'Esprit nouveau publié par Ozenfant et Le Corbusier dont le premier numéro est paru en octobre 1920.

2 Le terme de Krach a été utilisé suite à la fermeture d'un millier d'entreprises du bâtiment et génie civil en Suisse. Les milieux économiques et politiques ne voyaient alors que la profondeur de la crise et l'impossibilité d'y faire face. Les conséquences extraordinairement positives d'un tel marasme étaient alors escamotées, d'où la connotation négative de "krach".

Le processus extraordinaire que nous avons déclenché est trop souvent réduit à l'exploitation de quelques inventions, l'introduction de technologies appropriées ou de réformes isolées. Non seulement cette appréciation restrictive ne correspond pas à la réalité mais elle risque de cantonner la population dans un rôle purement gestionnaire et bureaucratique. Le moteur de ces changements était et doit rester la volonté collective d'exploiter des ressources humaines, techniques et environnementales pour la satisfaction pleine et entière des besoins humains et ceci au-delà de nos frontières.

Nous voudrions montrer dans cet article que le potentiel de transformation est loin d'être épuisé et le processus nullement achevé. Faute de le poursuivre nous risquons de sombrer dans la dangereuse et douloureuse inertie qu'a connu la société civile Romande jusqu'à la fin du siècle passé.

1. Le Canton avant l'an 2000

L'année en cours est caractérisée par la sanction politique des bouleversements technologiques qu'ont connu à des degrés divers, la Suisse romande et certains pays industrialisés au cours des dernières décennies. Dans notre pays, en ce début de 2020, les initiatives "Zones à habiter"[1] et "Regard critique"[2] étaient acceptées à une large majorité avec un taux dérisoire d'abstentionnistes. L'Assemblée confédérale dispose ainsi d'instruments lui permettant de poursuivre et dynamiser le processus de rénovation. Cette année sera encore marquée par l'entrée en vigueur des Mesures urgentes de protection des ressources humaines et s'achèvera avec l'arrêt d'exploitation puis le démantèlement des "Dix reliques"[3]. La dynamique engendrée par le tournant s'avère donc irréversible.

Pour mieux comprendre l'ampleur et la nature des changements qui sont intervenus, il convient de rappeler la situation générale de la Suisse et plus particulièrement de la Romandie au cours de la dernière décennie du siècle passé. La crise économique masquait celle bien plus grave du gaspillage des ressources matérielles et humaines. Le désarroi de la population était attribué à la chute brutale du niveau de vie. L'histoire nous montre que les causes étaient plus profondes et bien antérieures au Krach écono-

---

[1] L'initiative "Habiter la zone, non, zones à habiter" accorde le droit aux communes de créer sur des friches urbaines et à la place des zones à bâtir, de nouvelles surfaces de logement dont les parcelles sont louées aux habitants pour monter leur logement.

[2] Cette seconde initiative sanctionne le droit de regard et une forme de contrôle public sur l'utilisation des ressources, les choix productifs de l'industrie et le contrôle de ses nuisances.

[3] il s'agit rappelons-le des dernières installations à risque encore en activité: la centrale nucléaire de Leibstadt à l'arrêt depuis 22 ans, trois usines chimiques (parfums, pesticides et engrais), la dernière raffinerie, deux stations d'incinération, deux décharges de produits toxiques, un entrepôt de déchets radioactifs et une cimenterie. Seules ces deux dernières sont implantées dans le Canton.

mique: la crise affectait davantage l'être humain que le consommateur ou le salarié. Déjà dans les années 70 et 80, le malaise bien qu'exprimé que par une minorité d' "Ecologistes" était manifeste. Plusieurs auteurs contemporains s'interrogent sur les raisons qui ont figé alors le processus de prise de conscience et masqué l'imminence de cette crise des valeurs. D'après l'explication la moins contestée la population n'a pas pu interpréter les signes annonciateurs de la crise faute d'informations, de débats et de participation active aux décisions. Brossons un bref tableau de la dernière décennie du XX^{e} siècle.

1.1 Le logement: pénurie et précarité

Curieuse question que celle du logement. Posée depuis un siècle, elle était périodiquement remise sur le tapis avec la même acuité. Sans parler de la population de l'"autre moitié du monde" où le besoin élémentaire d'avoir un abri était aussi mal satisfait que celui de se nourrir, d'être soigné ou d'apprendre; tous les gens des pays riches avaient un toit. Un toit certes à un prix bien supérieur à celui qu'auraient dû coûter quelques dizaines de mètres cubes d'espace habitable et rarement situés où ils désiraient vraiment s'installer. De plus, ils vivaient dans la crainte d'une augmentation de loyer[1] ou d'une résiliation de bail intempestive, mais tant bien que mal ils étaient logés.

D'où venait donc ce malaise qu'on nommait crise, pénurie, précarité du logement, malaise clairement indiqué par des sondages annuels sur les principaux sujets de préoccupation des Suisses ?[2]. Qu'est-ce qui faisait que les logements de la fin du siècle: béton, préfabriqués, grands ensembles, villas périurbaines, aient une connotation aussi négative?

Si jadis le malaise provenait de la pénurie quantitative de logements, il changea de nature et se porta dès la seconde guerre mondiale sur la conception de l'habitat. Ce n'est pas tant la mauvaise qualité de la construction que l'excellent rapport qualité/prix de tous les autres biens de consommation qui inquiétèrent les locataires. Comment se faisait-il que le coût déjà élevé de l'habitation ne cessa d'augmenter alors que les produits industriels devenaient de plus en plus abondants, performants et accessibles ? Comment se faisait-il que le logement, un produit aussi simple à fabriquer, demeura toujours aussi compliqué alors que les produits industriels les plus sophistiqués étaient fabriqués avec un minimum de temps, de travail et de moyens ?

---

[1] En Suisse, la sécurité d'être logé durablement était aléatoire puisque seul le tiers des gens -c'est encore en 1991 le taux le plus bas d'Europe- était propriétaire de son logement. Curieuse économie où la majorité des citoyens sont locataires d'un bien de première nécessité alors que tous pouvaient devenir propriétaires des autres biens mis sur le marché et en particulier des automobiles !

[2] Enquêtes du Crédit Suisse, Sondages ISOPUBLIC de 1976 à 1990

Il fallait bien admettre que le malaise plongeait ses racines dans ces interrogations. Les explications des architectes ne convainquaient pas plus que leurs réalisations: logis faits sur mesure, façades sophistiquées, fenêtres rondes ou toitures "high-tech". Les gens réclamaient de cette qualité-là que procure l'effort créatif lorsqu'il poursuit le double but de faire davantage avec le moins de moyens possible. Une qualité que l'industrie obtenait sans difficultés particulières pour tous ses produits et que le consommateur appréciait.

C'est que le bâtiment restait, lui, empêtré dans des traditions architecturales héritées d'un passé lointain où les ressources constructives étaient si maigres que les murs ne pouvaient être qu'épais, les planchers lourds, les toits pointus, les fenêtres rares. Ainsi conçus les ouvrages ne pouvaient qu'être plantés irrémédiablement sur la parcelle où ils avaient été laborieusement et chèrement érigés. L'erreur monumentale des constructeurs du XX^{e} siècle était d'avoir conservé ce mode archaïque de construire alors que la révolution industrielle leur permettait de faire mieux.

Mais les constructeurs bien qu'informés des extraordinaires potentialités de la production industrielle en série, refusaient de mettre en question leur statut professionnel et économique. Plus grave, ils généralisèrent l'utilisation massive de l'un des matériaux le moins souple et recyclable de toute l'histoire de la construction: le béton armé. Les causes de cette erreur ne provenaient pas seulement de leur conservatisme, de leur crainte de céder leur monopole à l'industrie ou du mépris de la science, de la technologie et de la production industrielle. La principale raison de la perpétuation d'un mode de construction archaïque résidait dans la relation économique liant étroitement la propriété du sol et la propriété du bâtiment qui l'occupe. Le propriétaire foncier construisait en effet son bâtiment pour valoriser son terrain, peu lui importaient les moyens et le résultat pourvu que son placement fut rentable à long terme. La volonté d'un nombre limité de propriétaires de s'assurer le contrôle économique du sol explique pourquoi l'architecture a manqué le tournant industriel.

L'accaparement privé du sol et son immobilisation par des bâtiments rigides et durables étaient d'autant plus absurdes que l'on entrait dans une période de l'histoire où les mutations devenaient de plus en plus brusques et imprévisibles. Ainsi aucun urbaniste ne pouvait honnêtement planifier le devenir de la ville, aucun architecte concevoir l'utilisation qui allait être faite de son bâtiment sur une durée dépassant quelques décennies. Les conséquences ont été catastrophiques pour l'aménagement du territoire urbain, périurbain puis rural. Suite à l'exode rural, la ville se développait en tous sens mais ce développement était figé et ses habitants dispersés.

La rigidité du parc immobilier maçonné depuis la deuxième guerre[1] obligera leurs occupants à devoir chercher de plus en plus loin leur lieu de travail,[2] d'achats, de formation ou de loisir. Autre forme de mobilité forcée: pendant l'année 1990, on comptait vingt millions de nuitées dans les hôtels suisses.

La voiture individuelle s'imposait alors comme la seule solution de mobilité des gens face à l'immobilité de leur logement. Elle apportait une solution inadéquate certes mais inévitable au problème non résolu de la construction.

1.2 Les transports individuels

Toujours à quelques années de la fin du siècle, trois millions de voitures individuelles sillonnaient la Suisse. Leur nombre était multiplié par seize entre 1950 à 1990, date à laquelle plus de neuf ménages sur dix possédaient cet engin.[3]. Les mouvements pendulaires en voiture privée passaient de 1950 à 1987 de 4 à 38 kilomètres par jour et par personne active ![4]

La voiture qui jadis avait permis de rapprocher les sites de séjour, travail, service, consommation et habitat, allait les éloigner davantage. Elle rendait possible la concentration à la périphérie des villes de surfaces commerciales, d'établissements hospitaliers, universitaires, industriels, administratifs ou sportifs. L'accroissement des déplacements imposés par la pénurie de logements construits là où il les fallait se doublait alors des déplacements provoqués par la dispersion des lieux d'activité[5]. Pourtant la pénurie de moyens de transports subsistant, de lourds projets de construction de routes, tunnels, métros souterrains et autres pistes d'atterrissage devaient être échafaudés.

La voiture devenait donc le complément obligatoire d'un parc immobilier désuet. La mobilité de l'un palliant tant bien que mal à l'immobilité de l'autre. A la fin du siècle il n'était plus possible de dissocier la crise du logement de la crise des transports ni de résoudre l'une sans l'autre. En effet, la réduction du nombre de voitures implique la réduction des déplacements et donc le rapprochement des équipements construits.

L'imbrication entre voiture et logement étaient telle que les efforts visant à accroître le nombre de logements, réduire le trafic automobile, développer les transports publics, aménager le territoire ou sauvegarder les derniers espaces verts, devenaient

---

1 Il représente les 2/3 du patrimoine immobilier de la Suisse.

2 On estime qu'en 1980 le 40 à 50% des gens en Suisse travaillaient hors de leur commune; Hennet J-C, Ecomobile, Editions d'en Bas, Lausanne, 1985.

3 L'Habitat en Suisse, Bulletin du logement, N° 41, OFL, Berne, 1989 et Entreprise 18.10.91

4 L'Habitat en Suisse, Bulletin du logement, N° 41, OFL, Berne, 1989.

5 «En théorie, l'automobile sert à économiser le temps mais en réalité elle le dévore». 13/ E. Galeano, "Etre comme eux", le Monde diplomatique, octobre 1991

illusoires. Le problème du déplacement des personnes ne sera résolu qu'en leur donnant la possibilité de choisir librement leur lieu d'établissement. Pour ce faire il fallait que la collectivité puisse disposer librement de son sol.

1.3 Gaspillage et dévalorisation des ressources

Les ressources, soit l'ensemble des biens de consommation nécessaires à la vie de la population, étaient de plus en plus exploitées sans que le niveau de vie ne s'améliore proportionnellement. Cette tendance qui frappait l'ensemble des ressources dans les pays dits riches caractérisait la fin du siècle. On parlait alors de surconsommation, de gaspillage et même de pillage des ressources dont on craignait l'épuisement. On se trouvait alors dans un cercle vicieux inextricable: l'insatisfaction croissante de la population était compensée par l'accroissement de la consommation dont la production aggravait indirectement l'insatisfaction ! La crise des années 90 a mis fin à cette impasse. Voyons dans quel état se trouvaient quelques ressources:

Bien que les Suisses ne disposaient que du tiers de leur territoire pour y exercer leurs activités, ces quelques 1'350'000 ha rétrécissaient comme peau de chagrin. De 1955 à 1975 plus de 2'500 ha de terres agricoles disparaissaient annuellement sous les radiers en béton des nouvelles constructions et de leurs aménagements extérieurs. Pendant les trois décennies suivant la dernière guerre mondiale le dixième des terres utiles était construit. Mais cette utilisation discutable du sol naturel, fut dangereusement aggravée par la construction de routes et d'autoroutes dont les 86'000 ha représentaient plus de la moitié de la surface occupée par les bâtiments.[1]. A cette époque, sur les 2000 m2 dont disposait chaque personne en Suisse pour ses activités vitales, 200 m2 étaient construits et 100 m2 sacrifiés à la circulation automobile !

En 1991, chaque Suisse consommait 264 litres d'eau par jour. Seuls 5 litres étaient bus et avaient à être potables puisque les 259 autres litres partaient dans les siphons après une courte utilisation pour le lavage, l'entraînement des matières fécales et l'arrosage[2] La population disposait de quantités croissantes d'eau potable ce qui signifiait une réelle amélioration du confort. Mais ce bien-être n'était qu'apparent puisque les coûts nécessaires à augmenter l'appro- visionnement en eau, la capter, filtrer, canaliser, épurer, assainir les rivières et les lacs, pénalisaient durement les consommateurs, sans pour autant résoudre définitivement ce problème. Si cet engrenage n'a pas été perçu à temps c'est que la population était tenue à l'écart de la gestion de l'eau comme d'ailleurs de toutes ses autres ressources.

---

1 L'Habitat en Suisse, Bulletin du logement, N° 41, OFL, Berne, 1989

2 Le Nouveau quotidien 27.9.1991.

Dans le canton, la consommation d'énergie électrique passe de 1980 à 1989 d'environ deux à trois millions de MWh.[1]. La construction et la circulation automobile étaient les principaux consommateurs d'énergie fossile non renouvelable et non indigène. La réforme urbaine en agissant sur les parcs immobilier et automobile a mis fin au gaspillage énergétique.

2. Béton + bitume: impacts d'un mélange détonnant

Le processus de transformation de l'urbain partait de cinq thèses, fruits d'une réflexion collective associant scientifiques, usagers, politiques et rendue possible grâce au rôle exceptionnel joué par les médias. Comme nous le verrons la réflexion sur l'avenir de l'urbain est devenue dès le début du XXI^{e} siècle une nouvelle activité intellectuelle publique[2]. qui a carrément détrôné les spectacles sportifs traditionnels. Les cinq idées-force qui s'en sont dégagées peuvent être résumées ainsi:

1) Les industries du bâtiment et du transport automobile, que l'on appelait secteur mobilier-immobilier, constituent un puissant secteur économique.
2) Comparé aux autres secteurs productifs, ce secteur mobilier-immobilier est inapproprié et archaïque.
3) Les deux activités de construction et de circulation sont en tous points complémentaires et interdépendants. La survie de l'un dépend de la survivance de l'autre.
4) Le secteur mobilier-immobilier est de loin le principal responsable de la dégradation de l'environnement, du gaspillage d'énergie et de la production de déchets. Il provoque de graves pertes de temps et d'argent pour la population.
5) Toute réforme urbaine implique obligatoirement la réforme globale et conjointe de la construction immobilière et de la circulation automobile.

Si ces thèses nous paraissent actuellement évidentes elles ne l'étaient aucunement à la fin du siècle. Les problèmes de la ville, du logement, du trafic, de l'environnement et de l'énergie étaient certes ressentis et analysés mais posés, étudiés et résolus isolément. Développons brièvement quelques-unes de ces thèses:

2.1 Le secteur mobilier-immobilier: une économie dans l'économie...

Mis ensemble, la production, l'aménagement et la gestion des moyens mis à la disposition de la population pour habiter et se déplacer occupait une personne active sur

---

[1] Annuaire statistique du Canton de Vaud 1990, SCRIS, Lausanne

[2] On pense notamment aux débats télévisés puis repris dans la presse comme "La ville: notre affaire" ou "La nature nous regarde" pour n'en citer que quelques-uns.

cinq. Le seul secteur de l'automobile employait directement et indirectement au début des années 90 en Suisse 310'000 emplois, soit le 10% de la population active.[1] Quant au bâtiment il en occupait autant.

A ces chiffres venaient évidemment s'ajouter les métiers liés au mode de développement urbain du siècle passé soit les services d'administration, d'assurance, la maintenance des parc mobiliers et immobiliers, etc.

2.2 ... bien que technologiquement archaïque.

Ces deux secteurs productifs étaient restés fort retardés par rapport à la production de biens de consommation courants. A la différence du bâtiment, l'archaïsme de la construction automobile n'était pas dans les techniques, les matériaux ou les processus de construction, fort sophistiqués à l'époque, mais dans la conception générale du produit. Cette conception, mis à part quelques innovations secondaires (réduction du poids, rendement des moteurs, épuration des gaz d'échappement, recyclabilité des matériaux), n'avait pas subi de modifications fondamentales depuis le début. On continuait à produire des voitures encombrantes malgré l'engorgement des voies de circulation; des voitures larges malgré leur faible taux d'occupation; des voitures rapides malgré l'augmentation des accidents et une multitude de modèles hétéroclites selon les marques, les types, les années de production et ceci malgré le coût économique et social que représentait la débauche de pièces détachées non permutables ni combinables entre elles.

Certes des efforts pour réduire l'encombrement des automobiles avaient été tentés dans le passé, tant par des architectes ou ingénieurs (B. Fuller, Le Corbusier) que par quelques fabricants. Ces tentatives sont restées sans suite. Voici une explication: «Pour qu'une voiture puisse avoir sur l'environnement des effets relativement peu nocifs, elle devrait être nécessairement de puissance assez faible, de poids réduit, et avoir un taux de compression peu élevé -de ce fait son prix de vente serait relativement bas-. Elle serait donc loin de pouvoir rapporter à son constructeur les mêmes marges bénéficiaires que le véhicule standard, de forte puissance qui pollue lourdement l'atmosphère. Ainsi s'expliquerait une récente remarque d'Henri Ford II: "Les mini-voitures font des mini-profits"»[2].

Pour ce qui est de l'archaïsme du bâtiment suffisamment d'analyses ont été produites à ce sujet pour que nous puissions le traiter rapidement. Les bâtiments conçus et

---

[1] Entreprise "L'auto, moteur de l'économie" (sic), 13.12.91 et 18.10.91.

[2] Barry Commoner, L'encerclement, Seuil, 1972

produits artisanalement, un à un, sont restés carrément en deçà de l'industrialisation[1]. Les matériaux de construction du gros œuvre n'avaient pratiquement pas évolué. En 1990 on utilisait toujours massivement les tuiles, briques, mortiers, plâtres, pierres et bétons comme cela se faisait bien avant la révolution industrielle... et du temps des Romains. Ces produits étaient donc fort lourds, encombrants et coûteux[2]. Pourtant dans ce domaine aussi plusieurs architectes du XX^{e} siècle s'étaient inquiétés de l'inadéquation des technologies constructives en vigueur et proposaient, toujours sans succès d'ailleurs, des solutions appropriées aux nouveaux besoins en partant des nouvelles ressources. Là encore les structures professionnelles et économiques de production de matériaux, d'architecture et de construction s'opposaient à toute innovation qui ne fut partielle ou anecdotique.

2.3 Bâtiment et circulation sont complémentaires

Les produits du XX^{e} siècle qui devaient permettre aux gens d'habiter et de se déplacer sont devenus complémentaires pour eux-mêmes. Voitures et constructions étaient davantage faites l'une pour l'autre que pour leurs utilisateurs. Ainsi l'inadéquation de la valeur d'usage de ces produits fut si longtemps masquée.

On croyait naïvement que leur complémentarité était le résultat d'une recherche de fonctionnalité: la sédentarité d'un habitat immuable s'harmonisant à la mobilité de la voiture[3]. Il n'en était rien et l'on se plaignait tout autant de la crise du logement que de l'engorgement du trafic. On ne proposait donc que des solutions partielles qui engendraient encore plus de bâtiments rigides, de voitures encombrantes et de surfaces goudronnées et bétonnées correspondantes. Quant au remède des transports publics il a bien fallu admettre qu'ils ne pourraient jamais véhiculer de porte à porte des personnes âgées, malades, enfants en bas âge, provisions et bagages.

Voici un court extrait d'une lettre de lecteur publiée à la fin du siècle dans un quotidien romand à propos de deux articles parus simultanément, l'un sur la pénurie de logements, l'autre sur les taux de pollution urbaine. Bien que maladroit et alarmiste, son auteur avait le mérite d'entrevoir qu'habitat et transports n'étaient qu'un seul et même problème réclamant une solution globale.

---

1 "Quand je fais une pièce unique, peu importe l'excès de matières, l'excès d'efforts, l'excès de temps. Multipliés par 100'000, ces excès deviennent simplement impossibles» Le Corbusier, L'esprit nouveau "Construire en série", 1924

2 Vers 1991, le bâtiment de prestige coûtait 1000 fr./m2, le logement traditionnel 550 fr./m2 et le pavillon préfabriqué de chantier 215 fr. /m2. J-F. Z'Graggen, Habitation N° 7-8/91.

3 «Si l'auto est symbole de mobilité, le logement est celui de la sédentarité» L'Habitat en Suisse, Bulletin du logement, N° 41, OFL, Berne, 1989

«Le couple habitat-voiture ou immobilier-automobile est complémentaire. Plus l'habitat immobilisé se fait rare et dispersé et plus la voiture mobile devient nécessaire et pléthorique. La "bagnole" nous a jadis aidé à surmonter la dispersion de l'habitat dans les villes et les banlieues, elle nous a permis de les rejoindre quotidiennement et de les fuir temporairement. Aujourd'hui le mal des banlieues et le mal du trafic s'aggravent ensemble. L'engin automobile qui devait nous rapprocher a provoqué indirectement la dispersion de l'habitat. Plus la voiture facilite les déplacements et plus les trajets deviennent longs, fastidieux et dangereux. C'est ainsi que le bâtiment et l'automobile ont dévoré le sol. Lorsque l'habitat se disperse, la voiture les rapproche mais pour ce faire de nouvelles routes doivent être construites. Il a fallu donc de plus en plus de terrains et de plus en plus de voitures. On pourrait croire que l'architecture, le génie civil, les pétroliers, les constructeurs d'autos et les propriétaires fonciers fussent de mèche. Habitacle immobilier fiché en terre par ses fondations ou habitacle automobile, monté sur ses pneus, face à cette complémentarité aberrante, une seule et unique solution doit être trouvée. Quitte à ce que disparaissent d'un même coup les lobbies du bâtiment et de l'automobile. Nous déplorerons moins leur faillite que celle de notre cadre de vie».

2.4 Des secteurs trop coûteux pour les ménages et... l'environnement

La construction et l'automobile telles que conçues jusqu'à la fin du siècle étaient des gouffres énergétiques. De 1981 à 1989, la consommation finale totale de carburants dans le canton de Vaud augmentait de 38,3%; *"Cette croissance est due intégralement au développement du trafic routier"*[1]. Le chauffage des constructions absorbant le reste de l'énergie fossile importée qui représentait les 2/3 de l'énergie utilisée. Quant à l'électricité qui augmentait de presque 50% pendant la même période, une large part était utilisée pour le chauffage de l'eau domestique et l'éclairage.

Ce gaspillage énergétique ayant des conséquences très graves sur l'environnement, il n'est pas étonnant que les recherches portaient sur l'amélioration thermique des nouveaux bâtiments et sur le rendement des voitures. Mais ces recherches viseraient aussi à abaisser drastiquement le coût de ces produits et de leur exploitation car le logement et la voiture grèvait les budgets des ménages. En effet le loyer, les charges, l'aménagement du logement, les transports, le chauffage et l'éclairage absorbaient en moyenne plus du tiers des revenus.

---

[1] La consommation d'énergie dans le canton de Vaud, SCRIS, juin 1991

3. Du "krach" à la réforme urbaine

Un profond malaise

A la fin du siècle, la Suisse romande vivait entre euphorie et désarroi, entre un progrès technique certain et une régression économique rampante. "Lorsque le bâtiment va -disait-on- tout va", mais cela commençait à ne plus bien aller du tout. Les constructeurs méticuleux et dévoués suivaient au pied de la lettre les règles de l'art de bâtir, les normes et les règlements avec une honnêteté, une conscience professionnelle et une moralité exemplaires. Leur erreur fut de suivre ces règles plutôt que de les remettre en question. Mais s'ils l'avaient fait, on les aurait sûrement condamnés au nom de l'éthique professionnelle !

Ainsi, faute d'initiatives hardies et coordonnées, le malaise urbain s'aggravait. La crise séculaire du logement et celles plus récente du trafic, de la pollution, du gaspillage du sol et des déchets étaient dans tous les esprits. Toutefois cette conscience de la réalité n'apportait pas de solutions efficaces pour autant. Au contraire on eut dit qu'elle en paralysait la recherche. Si l'économie de marché, la libre entreprise, la science, la technologie, le travail acharné de plusieurs générations n'avaient pas réussi en un siècle à développer un monde harmonieux, comment pourraient-ils le faire encore ?

3.1 Les tentatives écologiques

Les dernières décades du XX^{e} siècle avaient connu l'émergence d'un fort courant écologiste axé davantage sur la dénonciation et l'opposition à la dégradation de l'environnement que sur la recherche des moyens susceptibles d'en éradiquer les causes. C'est que l'action écologique butait impuissante contre les murs bétonnés de la propriété privée du sol, des ressources et des capitaux. Leurs idées étaient certes excellentes mais leur mise en œuvre -ou ne serait-ce que leur expérimentation- exigeait la participation illusoire des détenteurs de ressources. Les expériences innovantes furent fort restreintes et menées indépendamment des groupes de pression qui les réclamaient. Il en a résulté une multiplication de recherches, d'essais, de prototypes épars et disparates qui ne purent se généraliser.

Les quelques expériences écologiques telles que l'utilisation de l'énergie solaire, le recyclage des déchets... non seulement échouèrent mais dans bien des cas s'avérèrent contre-productrices. Le champ d'héliostat construit avec l'aide d'une compagnie d'électricité sur les flancs du Jura -qui aveuglait parfois les passants du Grand Pont à Lausanne- sonna le glas de ce genre d'initiative. Les conflits d'intérêts transformaient les projets les plus nobles en réalisations mort-nées ou monstrueuses. C'est alors qu'on découvrit que le catalyseur du changement devait être la généralisation de la propriété de l'ensemble des ressources à l'ensemble des citoyens.

3.2 L'architecture et l'urbanisme confisqués

Le malaise était profond mais ses causes demeuraient étrangères à la plupart des citoyens. Alors que les médias rendaient largement compte de l'activité culturelle et surtout sportive, l'information et la critique de la production architecturale étaient comme confisquées. Curieux silence ! Alors que les œuvres d'art étaient confinées dans les galeries et les musées, que le sport se déroulait en des lieux écartés, le cadre de vie immédiat et quotidien des gens, leur bâtiment, leur rue, leur ville, étaient comme tabou. Certes les revues d'architecture foisonnaient mais celles-ci étaient destinées à la lecture des seules personnes capables d'en décrypter le contenu qu'elles connaissaient d'ailleurs d'avance: les architectes eux-mêmes.

L'absence de débats, de critique, de participation des principaux intéressés à la production architecturale explique sans conteste l'indifférence générale à résoudre collectivement les problèmes urbains. Puis subitement le débat sur l'architecture s'ouvrit comme s'éventre le cratère d'un volcan bouillonnant sous son dôme figé de lave féconde. On put craindre un temps que ce foisonnement d'idées les plus folles et même de réalisations farfelues allait mettre fin au débat. Il n'en fut rien. Cette période de tâtonnements correspondait à la nécessaire information et formation de la population profane tenue trop longtemps à l'écart des arcanes de l'exercice de cet "art nécessaire" qu'est l'architecture.

3.3 Le krach et la Suisse romande

Si le krach a affecté à des degrés divers toutes les régions de Suisse et la plupart des pays industrialisés, de nombreux auteurs se sont demandés pourquoi la Suisse romande allait être la première à promouvoir des solutions originales d'issue à la crise. Sans vouloir reprendre les analyses développées par de nombreux historiens spécialisés dans ces questions, nous rappellerons quelques-unes des nombreuses explications marquantes.

- La Suisse francophone ne disposant pas d'industrie automobile, et depuis plusieurs décennies que de rares industries de matériaux de construction traditionnels,[1] le recours aux produits industriels importés s'est peut-être fait par défi à la Suisse allemande et par nécessité.
- La recherche de technologies innovantes était d'autant plus pressante que la population réclamait des solutions rapides et efficaces à la pénurie de logements, à l'engorgement du trafic et surtout à la protection de l'environnement, problèmes particulièrement aigus dans les villes lémaniques.

---

[1] La production de matériaux était concentrée en Suisse allemande et contrôlée à 70% par une seule famille !

- La concentration d'établissements universitaires et professionnels dans les cantons de Genève et Vaud notamment, a joué un rôle que certains auteurs jugent décisif. Rappelons que ce sont les deux écoles d'architecture associées aux instituts et laboratoires universitaires de Lausanne et Genève qui ont jeté les bases scientifiques de l'architecture progressive et de la circulation appropriée.
- L'histoire nous montre que le canton de Vaud n'a pas été à la traîne en matière d'innovations dans les secteurs de la construction, des transports et de l'approvisionnement énergétique. Lausanne a été à l'avant-garde avec son réseau électrique urbain ou ses lignes de transports publics, exemplaire pour une ville construite sur une topographie tourmentée. Pour le meilleur ou pour le pire, le canton de Vaud a bâti la première centrale nucléaire du pays et développé des bâtiments scolaires et hospitaliers industrialisés...
- Rappelons que ces moteurs de la mutation n'auraient probablement jamais démarré sans la crise économique des années 90, un taux de chômage sans précédent,[1] et une incertitude quant à l'avenir professionnel dans le bâtiment et le génie civil notamment.
- Dernier facteur et non des moindres: la sensibilité écologique de la population et en particulier la complémentarité des compétences et initiatives entre universitaires, syndicats du bâtiment et associations de locataires, de consommateurs, ou de sauvegarde de l'environnement.

Ces facteurs et d'autres encore expliquent pourquoi la Suisse romande a eu plusieurs années d'avance sur ses voisins. Si nous avons eu le mérite de réaliser une expérience pilote nous devons reconnaître son caractère improvisé, quelquefois anarchique et qui fut bien souvent entaché de nombreuses lenteurs et d'erreurs, rançon de toute expérience d'avant garde. La communauté internationale aime à parler de "prototype Suisse romand". Comme tout prototype notre expérience est perfectible et généralisable. Ceci implique une responsabilité, une solidarité et un effort collectif encore plus poussés que ceux que nous avons développés jusqu'ici.

3.4 Les architectes et l'architecture progressive

Le début du XXI^{e} siècle connaît un phénomène sans précédents: des professionnels du bâtiment, surtout des dessinateur(trice)s, étudiant(e)s et architectes, rompent le silence. Les voilà expliquant patiemment au travers des médias ou lors de conférences publiques les déboires et les espoirs de leur profession, comme s'ils voulaient les confier à tout un chacun. Le spectacle des architectes dans la rue, expliquant, argumentant mais

[1] Dans le canton de Vaud à la fin 1991, le taux de chômage dans le bâtiment était estimé à 15%

le plus souvent remettant ouvertement en question le rôle de démiurge dont l'économie les avait affublés, avait un caractère à la fois pathétique et admirable.

Les premiers "ateliers publics d'innovation" réunissant ingénieurs, architectes, techniciens et industriels, fleurissaient. Leur but original était de favoriser l'information, la formation et la créativité de la population. Cette initiative donnera lieu au mouvement éphémère certes, mais décisif "L'urbanisme: notre affaire" et créera les conditions de ce que sera l'auto-architecture puis l'auto-construction dont on peut aujourd'hui admirer à chaque coin de rue les merveilles.

Cette ouverture d'une large frange des architectes conduit progressivement à la rupture d'avec la corporation des constructeurs. Les "innovateurs", appuyés par des secteurs importants de la population passent à l'acte. Le débat largement médiatisé sur l'architecture devient progressivement ce qu'était le sport quelques années auparavant. Les innovateurs deviennent les coordinateurs des moindres projets jadis élaborés dans le secret des bureaux de l'Etat, des conseils d'administration ou des ateliers privés.

Appuyés par de nombreux groupes de pression tels que locataires et écologistes, ils engagent tout d'abord le débat sur l'occupation du sol, obstacle séculaire au décollage de l'architecture et de la circulation, soit d'un urbanisme approprié. Les propositions et les réalisations de prototypes s'orienteront sur plusieurs axes dont voici quelques-uns parmi les plus polémiques:

- Les bâtiments seront désormais posés sur le sol et non plus fondés. Tous locaux enterrés fussent-ils des abris de protection civile,[1]. des caves, garages souterrains, etc., sont désormais strictement interdits[2]. La construction sur pilotis qui permet d'éviter les mouvements de terre néfastes à la couche végétale est vivement recommandée. Les canalisations ne doivent plus être enterrées.
- Toutes les nouvelles constructions doivent pouvoir être déplacées ou démontées après un délai maximum de sept ans de sorte à faciliter la réaffectation des surfaces qu'elles occupent et l'aménagement du territoire.
- La construction de logements et de bâtiments de services correspondants est autorisée sur toute friche urbaine décrétée "zone à habiter" et agréée par ses proches voisins.

L'architecture peut enfin sortir de son isolement professionnel, se libérer des marchands de matériaux et de main d'œuvre et rompre ainsi les liens qui la rendaient otage et esclave de la propriété du sol. Mais comme l'architecture progressive ne passionnait

---

[1] Le nombre de places protégées dans les abris de protection civile vaudoise passent de 1979 à 1989 de 10' 299 à 57'118. Annuaire statistique du Canton de Vaud 1990, SCRIS, Lausanne

[2] Rien de très original si l'on se réfère à l'un des principes préconisé par Le Corbusier: La maison est en l'air, loin du sol; le jardin passe dessous la maison... L'esprit nouveau cité

point le lobby du bâtiment; les fournisseurs, les entreprises, les architectes traditionnels se crurent mis au pied du mur. Et qui plus est, la possession d'un terrain n'étant plus la condition sine-qua-non pour bâtir, les propriétaires et spéculateurs fonciers virent leurs intérêts menacés. C'est alors qu'apparut le terme alarmiste de "Krach immobilier".

3.5 Résistances, obstacles et oppositions au changement

Le courant des Innovateurs provoqua immédiatement l'émergence d'un autre courant antagoniste, tout aussi puissant, dit des Constructeurs. Il regroupait des organisations professionnelles du bâtiment dont les membres se sentaient menacés. Une longue période de polémiques et de règlements de compte entre tenants de l'architecture progressive et de l'ancienne dite "classique" s'ensuivit.

Un parti des entrepreneurs en bâtiment et génie civil appuyé par les industries du ciment,[1] ainsi que d'une large frange d'architectes[2] se met sur pied. Leur succès est immense et leurs candidats siègent très vite dans les institutions balayant pour un temps les députés "innovateurs". Les constructeurs obtiennent également l'appui -mitigé et éphémère certes mais non négligeable- des syndicats du bâtiment, ce qui leur faisait dire que patrons et ouvriers iraient dorénavant main dans la main. L'idylle n'a pas duré. L'abandon de la construction traditionnelle qui impliquait le travail en fouilles ou dans des conditions acrobatiques, le transport de lourdes charges, l'exposition aux intempéries, des journées interminables, entraîna une chute spectaculaire des accidents de chantier, des maux de dos et de la fatigue chronique chez les ouvriers du bâtiment. Ainsi les syndicats se rallièrent au courant innovateur moins par adhésion à ses idées que pour y poser la question urgente du maintien de l'emploi dans un secteur en pleine transformation, voire menacé de disparition.

Face à la débâcle, les constructeurs se posaient en défenseurs d'une large couche de mécontents susceptibles d'accéder à la propriété d'une villa "en dur". Il n'est pas inutile de rappeler quelques-uns de leurs slogans:

- Le meilleur défenseur du sol ne peut être que celui qui en est propriétaire.
- La construction "en dur", réalisée artisanalement et sur mesure est une garantie de qualité, de durabilité et de beauté.
- Investir "dans la pierre" est le meilleur placement financier.

Parmi les dernières entreprises de construction traditionnelle, certaines allaient chercher preneurs dans les pays du tiers monde gouvernés par des régimes friands de monuments érigés à la gloire des puissances militaires, commerciales ou financières.

---

1 La Suisse était alors le siège de la plus importante multinationale du ciment du plâtre et des briques.

2 Vers les années 1990 on comptait en Suisse 17'500 architectes. Forum Europan, Milan 29-30.09.89

D'autres entreprises, en mal de mandats pour de nouvelles constructions en dur s'attaquaient à la rénovation d'anciens immeubles en béton, construits quelques décennies auparavant. Mais la pratique de cet acharnement thérapeutique devint si coûteuse qu'on préfèra confier les vieilles pierres aux soins compétents des artisans du bâtiment organisés en entreprise publique d'entretien et de rénovation.

Simultanément, un courant architectural dit "Archi-moderne" fit une ultime tentative pour conjurer l'essor de l'industrialisation du bâtiment. Les villes romandes s'hérissèrent de trophées baroques tels que tours, arches, monuments et autres "folies". Mais cela ne convainc personne: "On ne veut plus de façades décoratives mais des espaces habitables, plus de pleins mais des vides et des vides au prix de l'air !"

Alors les intérêts divergents divisèrent les Constructeurs qui semblaient si soudés, des doutes apparurent quant à la survie de l'architecture formaliste, de la construction artisanale, des matériaux traditionnels et de la permanence de la propriété privée du sol. C'est que la population entrevoyait de plus en plus concrètement la possibilité de posséder son logement sans devoir acquérir à prix d'or le terrain.

De l'écologie à l'éco-praxis

Comme on l'a vu, le courant écologique ne pouvant agir directement sur le processus d'exploitation, de production et de distribution, devait limiter son action à des dénonciations et à quelques initiatives limitées. Ceci dit c'est bien de la pensée écologique qu'est parti le courant "Eco-praxis". Ce nom découlait plus d'une réaction à un certain verbiage écologique que d'un programme politique. Il était mal choisi puisque le nouveau mouvement en se posant comme administrateur collectif du processus d'exploitation des ressources, de production de biens, de leur distribution et du recyclage des déchets abandonnait de fait le domaine de l'écologie scientifique.

Les premières manifestations de l'action éco-praxis ont été celles du "Retour aux sources", de la découverte de l' "Enfer du décor", du passage "De la parole aux actes"[1]. Une incroyable curiosité se manifestait dans de larges milieux scientifiques et populaires pour découvrir l' "Amont et l'aval du quotidien". Des expéditions "Derrière robinets et siphons" s'organisent en fin de semaine pour visiter les stations de captage de l'eau et de son épuration. D'autres enquêtaient en amont des compteurs électriques, des pompes à essences, des étalages ou en aval des bennes à ordures, des pots d'échappement, des égouts... Bien vite ce nouveau "sport " se généralisa à l'ensemble de la population qui passait le plus clair de ses loisirs sur le terrain. La soif de découvrir - sans voyeurisme mais sans complaisance - étaient immense. Les entreprises récalcitrantes aux "Opérations: cœurs et comptes ouverts" cèdent plus vite qu'on ne le pensait aux sit-

[1] Nous empruntons volontairement les termes de l'époque

in pacifiques des visiteurs obstinés. Certaines allaient jusqu'à organiser elles-mêmes ces opérations et mener leur personnel rendre visite aux entreprises concurrentes ! Par des visiteurs munis de masques et de combinaisons étanches, les décharges étaient inspectées, éventrées, fouillées à l'instar de fouilles archéologiques. Leurs trophées étaient analysés, inventoriés, les plus belles pièces entreposées dans de vastes dépôts font la richesse de notre Musée Romand du XX^{e} siècle.

A l'exploration des entreprises de traitement des ressources a succèdé celle du traitement de l'information, de la sécurité, des finances... On visitait studios TV, casernes, banques, administrations, comme des musées. Les campements et baraquements érigés autour de ces "sites" découlaient de la jouissance du nouveau droit d'implanter son logement sur le terrain de son choix; certains auteurs prétendent qu'ils auraient été à l'origine de nos "Domobiles".

Ainsi, tournant le dos à la beauté des choses, des centaines de milliers d'yeux scruteront avec une patience obstinée le ventre exubérant de leur mode de production; machinerie jusque-là masquée par le décor lénifiant des emballages plastiques et médiatiques. Derrière le miroir sans tain des apparences s'ouvrait le monde méconnu du réel.

Cette expérience sociale aura des conséquences irréversibles. Les bienfaits de la croissance seront boudés. Plusieurs faillites retentissantes annonceront la fin du cycle. Elles affectèrent évidemment les secteurs de l'automobile, du bâtiment, du génie civil. De nombreuses recherches scientifiques en cours seront abandonnées au profit de l'enquête. Le monde semblait pétrifié.

4. Le processus de mutation

Le processus fut le fruit d'une conjugaison de plusieurs facteurs:

- De larges secteurs de la population -surtout les jeunes- se mobilisent collectivement pour obtenir sans tarder leur propre logement, réduire leurs déplacements, accroître leur temps libre, améliorer leurs conditions de vie et d'environnement.
- Les Innovateurs et L'Eco-praxis jettent les bases d'une gestion collective des ressources naturelles, énergétiques, humaines et foncières.
- Les idées qui en résultent sont reprises, proposées ou recommandées aux industriels qui, défiant les études de marché, se lancent dans la production des Domobiles et de Caddies.

4.1 L'appropriation du logement

On disait à juste titre que le Domobile était au logement traditionnel ce que la chaîne Hi-Fi étaient à la radio à galène. Non seulement ces logements en pièces détachées était fort bon marché -les éléments nécessaires à monter un deux-pièces s'ache-

taient au prix d'une moto -mais les composants du système Domobile -les premiers catalogues de modules et accessoires proposaient quelques 10'000 pièces- pouvaient s'acheter progressivement. Leur transport -le dimensionnement des Caddies était prévu à cet effet-, leur stockage et leur montage étaient un jeu d'enfants. Les éléments étaient évidemment toujours compatibles entre eux quel que fut leur fabricant ou leur année de fabrication.

Le développement des Domobiles "Habiter là où l'on veut, aussi longtemps que l'on veut, à un prix qu'on peut payer" mettra à jour une réalité longtemps niée ou ignorée: la majorité des gens étaient contraints d'habiter là où les logements étaient construits et de payer les loyers imposés. La sédentarité forcée, le lieu de résidence imposé, le loyer unilatéralement fixé, n'étaient plus de mise. L'accès à la propriété d'un logement évolutif va provoquer un mini exode urbain: la désertion des immeubles de luxe et le rapprochement logique des lieux d'activité. Contrairement au slogan alarmiste selon lequel l'exode urbain allait engendrer un accroissement de la circulation et le dépérissement des villes, il n'en fut rien. L'économie de temps et de loyer permettra aux gens de réduire leur temps de travail et d'accroître leurs loisirs. Le trafic disparaît, la promenade est redécouverte, les centres urbains se repeuplent et revivent.

Les conséquences économiques de la séparation entre propriété du sol et bâtiment ainsi que l'accès à la propriété du logement furent inespérées. La disponibilité en place permit à la fois le regroupement familial et sa dispersion. Les personnes âgées en constante augmentation quittèrent leurs maisons de retraite pour revenir habiter chez leurs enfants alors que les jeunes purent prendre leur indépendance en montant leur studio dans le voisinage immédiat.

4.2 Le dépérissement du trafic

L'accroissement du nombre de voitures par habitant a commencé à décliner dès 1995 pour des raisons de coût, de maintenance et dans une certaine mesure de mode: le conducteur étant perçu comme un pollueur individualiste, bruyant et un criminel potentiel, un peu comme les fumeurs quelques années auparavant. La pratique du "Point rouge" a alors commencé à se répandre soulageant ainsi la mauvaise conscience des derniers propriétaires de voiture. Rappelons à ceux qui n'ont pas connu cette époque que les conducteurs s'engageaient à charger des passagers attendant dans l'un des nombreux arrêts urbains ou ruraux, les Points rouges précisément. Cette pratique évolua au point qu'il devint de plus en plus fréquent que des automobilistes abandonnent leur voiture à l'un de leurs passagers en leur fixant un rendez-vous pour la récupérer.

La pratique des Points rouges très vite engendra celle dite des Caddies. Les grosses voitures privées furent remplacées par ces petits engins à deux places, l'un derrière l'autre, passant d'un utilisateur à un autre moyennant le réseau Caddy-phon. On stationnait sur le lieu le plus proche de sa destination et du séjour du prochain utilisateur. Cette

technique n'avait rien de très original puisque les taxis dans les grandes villes du siècle passé rentabilisaient leur déplacement grâce à un système analogue.

Après les premières expériences de "transports individuels en commun" un quartier lausannois décida de boucler ses accès aux automobiles, achèta une cinquantaine de voitures Caddies de service et mit sur pied un règlement d'utilisation. Les Caddies étaient des produits hautement performants bien que leur vitesse, leur espace utile, leur capacité de chargement soient réduits de plus de 50% par rapport aux voitures traditionnelles.

Le fait que les Caddies puissent être accouplés -un seul Caddy pouvait remorquer jusqu'à quatre véhicules, occupés ou non- rendait possible la collectivisation de ce nouveau moyen de transport. Tout chauffeur à son départ était informé par son ordinateur de bord des éventuels Caddies à remorquer sur son trajet. Grâce aux trains de Caddies, un seul chauffeur pouvait multiplier sa capacité de transport de personnes, d'éléments Domobile ou de bagages sans devoir faire appel à un véhicule plus spacieux.

Les progrès accomplis dans le développement de ces mini-voitures "all-fuel" ont permis de réduire considérablement leur consommation et leur encombrement. De plus grâce à la liberté d'implantation qu'offrait l'habitat Domobile le nombre de kilomètres parcouru par habitant s'était considérablement réduit. Il en a résulté entre autres une réduction oscillant entre 30 et 50% des surfaces sacrifiées jadis à la circulation.

4.3 Des "terrains à bâtir" à profusion

Les Domobiles prenaient de la place. Comme les déplacements individuels se faisaient de plus en plus rares des flots d'automobiles prennaient le chemin de la casse. Les routes et autoroutes n'étaient parcourues que par les Caddies: l'auto à l'échelle humaine et urbaine. Rendre le bitume à la végétation ? Difficile; les tentatives de reconversion des immenses surfaces de circulation en espaces verts échouent pour des raisons de coût et d'entreposage des montagnes de tapis bitumineux et du béton des ouvrages d'art. Ainsi la solution "moitié-moitié" s'imposa après le succès de la reconversion de plusieurs tronçons expérimentaux, soit une piste pour l'implantation des Domobiles, l'autre pour les déplacements des Caddies, le captage solaire, le stockage d'eau et d'énergie, les pistes de sport, etc.

Ces nouveaux quartiers filiformes de pavillons construits sur un ou deux niveaux à la queue leu leu remplaçaient désormais les files de voitures qui jadis les parcouraient. La généralisation de cette solution va s'étendre aux quelques 1800 km de routes nationales construites jusqu'à la fin du siècle dernier.

La réforme urbaine n'aurait pas été aussi vite suivie d'effets sans la mise à disposition d'innombrables friches issues de la révolution non moins spectaculaire des moyens de transport. Avec la généralisation des Caddies, les collectivités publiques peuvent

mettre à disposition des gens de vastes surfaces urbaines et périurbaines soulagées de la circulation, surfaces qu'elles louèrent aux futurs propriétaires de Domobiles comme elles louaient jadis indirectement ses places de stationnement et ses autoroutes sous forme d'impôts, parcomètres, vignettes et autres amendes. Le revenu était affecté à la maintenance du parc immobilier existant.

La ville changeait à une cadence extraordinaire. Elle se restructurait et se densifiait dans une double dynamique de conservation exemplaire du patrimoine bâti et de dépassement de la construction traditionnelle. Les déménagements se généralisaient; des immeubles désertés aux habitations flexibles montées dans les zones à habiter urbaines ou périphériques. La vente de Domobiles explosa. Les éléments des futures maisons étaient achetés un à un ou en kits dans les grandes surfaces spécialisées, les Domarchés. En attendant l'autorisation de les assembler, on les entrepose tant bien que mal aux endroits les plus insolites. Garages privés ou publics, tunnels autoroutiers devenus inutiles étaient transformés en garde-modules. L'impatience de monter et d'occuper enfin son logement explique les implantations sauvages. On voit en effet "pousser" en un week-end des Domobiles sur les lieux les plus inattendus: toitures plates de HLM, arrière cour d'immeubles locatifs, jardins publics, parking, rives du lac et - était-ce provocation ? - au beau milieu de la Place Saint François parcourue encore à cette époque par quelques trolley-bus surannés.

Quant aux bâtiments existants ils étaient bichonnés par des bataillons d'anciens ouvriers du bâtiment superbement qualifiés, leur recyclage professionnel leur ayant rendu le savoir-faire perdu.

La ville ressemblait alors à ces demeures cossues où se côtoient dans une parfaite harmonie les produits industrialisés les plus performants et les objets anciens les mieux conservés.

5. Le processus est-il perfectible et généralisable ?

Aujourd'hui bien des choses restent à faire. Les plaies urbaines ouvertes par le béton et la voiture ne sont pas encore toutes cicatrisées. Les villes, les banlieues, les campagnes n'ont pas encore retrouvé toute leur beauté ni leur santé d'antan. Voici quelques priorités:

- Réduction de la consommation d'eau fournie par le réseau grâce à la généralisation des épurateurs domestiques de l'eau pluviale captés en toiture et des WC chimiques.
- Généralisation de l'autonomie des Domobiles par l'incorporation de modules de production électrique et l'épuration domestique des eaux usées notamment.

- Suppression définitive des réseaux d'amenée et d'évacuation. L'énergie de chauffage d'appoint -une implantation et une gestion rationnelle des Domobiles permet de s'en passer!-, l'eau potable, les déchets doivent être transportés par Caddies.
- Diversification de la production de composants de Domobiles pour améliorer les performances des logements et donner à leurs propriétaires plus de liberté de composition architecturale. Il faut certes généraliser l'utilisation de l'acier, de l'aluminium, du verre et des matières plastiques tous recyclables sans pour autant négliger les matériaux nobles tels que le bois, les émaux, les céramiques et la pierre.

D'autre part nous devrions nous donner les moyens de partager davantage nos expériences sociales, techniques et professionnelles. L'industrie régionale doit s'orienter davantage vers la fabrication de logements d'urgence pour le tiers monde dont la production reste nettement insuffisante. Leur montage sur place doit être davantage pris en charge par des architectes et spécialistes du bâtiment mobile. D'autre part, rançon de la renommée, des métropoles à travers le monde réclament à cor et à cris l'aide des architectes, urbanistes et artisans "Vaudois" !

Postface

Cet "il sera une fois" est sans doute aussi illusoire que les "il était une fois" des fables de notre enfance. Pourquoi avoir choisi cette façon tout sauf rigoureuse de décrire la dégradation de notre environnement construit ? C'est que la réalité nous aveugle au point où nous ne percevons plus, non seulement ce qui serait urgent de faire pour survivre mais ce qu'il est encore possible d'entreprendre. Les faits, les arguments scientifiques, les leçons de l'histoire, les prévisions, les vérités les plus évidentes, deviennes dérisoires lorsque nous les percevons à travers l'écran opaque des habitudes prises dans le carcan des modèles économiques et culturels.

A quoi sert-il de rabâcher encore et encore: le sol fuit sous le béton et le goudron, les constructions posent problème, la voiture n'est plus la solution, les déchets nous submergent, la pollution nous étouffe... Ces jérémiades sont inopérantes: on ne peut pas mieux bétonner, mieux construire, mieux transporter; pour faire mieux il faut faire autrement. Plutôt que d'asséner une fois de plus ces vérités j'ai préféré les dépasser. Entre deux issues possibles à la crise, la catastrophe et le happy-end, la fuite ou le retour en avant, j'ai choisi celle optimiste. En forgeant de nouveaux rêves nous pourrons peut-être échapper au cauchemar.