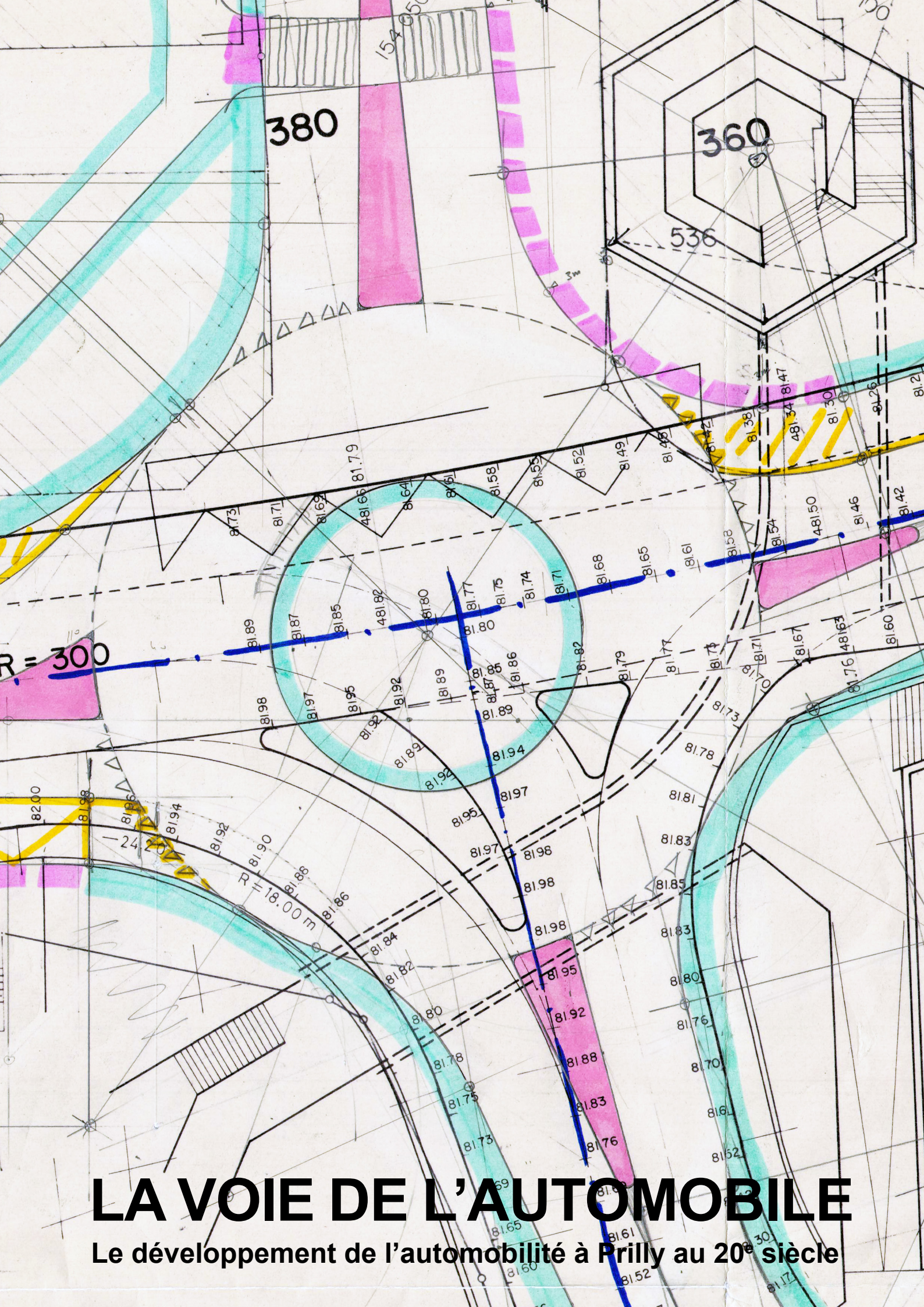




LA VOIE DE L'AUTOMOBILE

Le développement de l'automobilité à Prilly au 20^e siècle

LA VOIE DE L'AUTOMOBILE

Le développement de l'automobilité à Prilly au 20^e siècle

Liran Gil

Janvier 2024

Image de couverture : plan d'étude pour la construction du giratoire de Prilly-Centre, 1989.

Source : Archives communales de Prilly

CC BY 2024, Liran Gil

Ce document est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution (CC BY <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>).

Les contenus provenant de sources externes ne sont pas soumis à la licence CC BY et leur utilisation nécessite l'autorisation de leurs auteurs.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction

Cadrage d'étude : où, quand, quoi ?	8
Pourquoi Prilly ?	16

1. Paver la voie de l'automobile : 1900-1945

1.1 Contexte socio-économique en Suisse à la Belle Époque.....24

Changements de la structure de l'économie, du territoire et des comportements de mobilité	26
---	----

Comment et pourquoi se déplace-t-on ?	32
---	----

1.2 La révolution ferroviaire38

Projets urbains pour les chemins de fer.....	38
--	----

Chemins de fer et urbanisation à Prilly	45
---	----

1.3 Réseau routier51

Lissage et affermissement des sols.....	53
---	----

Théories de la voie : d'un tracé édifié à un support de flux.....	59
---	----

1.4 Automobile.....74

Les premières automobiles.....	74
--------------------------------	----

Nuisances et oppositions	78
--------------------------------	----

Régulations durant la Belle Époque	81
--	----

Constitution de l'automobilité pendant l'entre-deux-guerres	83
---	----

Les victoires de l'automobile	90
-------------------------------------	----

Séparation des flux routiers.....	92
-----------------------------------	----

Vers la voie automobile.....	94
------------------------------	----

Vers la mobilité du futur.....	99
--------------------------------	----

1.5 Recentrage et résumé.....108

2. La fulgurante expansion de l'automobilité : 1945-1991	
2.1 Contexte socio-économique des trente glorieuses	117
Motorisation de masse	122
2.2 Politiques des transports durant l'après-guerre	126
Politique du « tout automobile »	132
2.3 Matérialisation de la croissance	134
Autoroute et paysage	138
Autoroutes urbaines	144
Automobile et urbanisation	151
Infrastructures de confort	164
Automobilité et territoire	167
2.4 Modes de vie automobiles	172
Idéologie automobile	175
Temps et espaces libres	178
2.5 Ralentissement de l'automobilité	182
L'automobile coupable	187
La ville contre l'automobile	190
2.6 Recentrage et résumé	195
Synthèse et perspectives	206
Table des illustrations	210
Bibliographie	218

INTRODUCTION

Vendredi 3 novembre 2023, à Lausanne, se tient le procès de l'automobile. À son issue, elle est condamnée pour meurtre et crime contre l'urbanité et l'environnement¹. Si le jugement est fictif, les arguments accusatoires à son encontre demeurent pertinents. Cependant, ils ne signifient pas pour autant la fin de l'ère automobile, comme annoncée depuis de nombreuses années². Bien au contraire, le nombre de kilomètres parcourus en Suisse en voiture suit une croissance presque ininterrompue. Les avancées technologiques tentent de faire taire les critiques environnementalistes. Le réseau routier continue de se développer à grands frais : il s'agrandit, se rénove, se lisse et rend la conduite toujours plus agréable. En outre, la prévision de base à l'horizon 2050 du département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, anticipe une place toujours prépondérante de l'automobile dans la mobilité suisse³.

Autant de prévisions décourageantes pour qui souhaiterait une réduction de la place accordée à l'automobile. Tandis qu'on reproche une politique des transports périmée qui perpétue les erreurs du passé⁴, le sentiment d'être empêtré dans un problème si complexe qu'on ne sait comment s'en extraire est légitime. En effet, l'automobile n'est qu'un rouage de la machinerie de l'automobilité, qui selon le sociologue John Urry « *peut être conceptualisée comme un système autopoïétique non linéaire auto-organisé qui se répand dans le monde entier et comprend des voitures, des automobilistes, des routes, des réserves de pétrole et de nombreux objets, technologies et signes nouveaux. Le système génère les conditions préalables à sa propre expansion* »⁵.

Dès lors, l'automobile n'est pas la seule coupable. De plus, la suppression de l'automobilité ne peut pas avoir lieu sans son remplacement. Le façonnement d'un système concurrent global est donc nécessaire pour mettre à mal l'automobilité. Alors que des experts de tous bords s'attaquent à la tâche titanesque, les architectes sont à la traîne. En tant que spécialistes de l'espace et de l'environnement bâti, ces derniers peuvent pourtant apporter une contribution significative. Au cours des dernières années, plusieurs publications ont toutefois témoigné de l'intérêt naissant du milieu pour comprendre et démêler le système automobilité et proposer des alternatives⁶.

La présente analyse suit les mêmes ambitions. La partie prospective ne sera toutefois traitée que dans la suite du travail de master. Les sujets principaux de l'exposé figurent dans le titre : la voie et l'automobile dont il s'agit d'observer l'évolution conjointe durant le 20^e siècle. Cependant, l'étude aurait été incomplète si cette évolution n'était pas associée à celle de l'automobilité. Par conséquent, il est

- 1 « Verdict des procès fictifs (1/4) – Jugée coupable de nombreux maux, la voiture prend 20 ans de prison ferme », 24 heures, 6 novembre 2023.
- 2 Kingsley Dennis et John Urry, *After the Car*, 1st edition (Cambridge ; Malden, MA: Polity, 2009).
- 3 Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, « Verkehrsperspektiven 2050 | Schlussbericht », 2022.
- 4 Marc Frochaux, « Le trafic contre le territoire », *Tracés Car and the city*, n° 3528 (février 2023): 5.
- 5 John Urry, « The 'System' of Automobility », *Theory, Culture & Society* 21, n° 4-5 (1 octobre 2004): 12. Traduit par l'auteur.
- 6 Elena Cogato-Lanza et al., *Post-car world: futurs de la ville-territoire* (MétisPresses., 2021); Stefan Bendiks et Aglaée Degros, *Traffic space = public space: ein Handbuch zur Transformation = Traffic space = public space: a handbook for transformation* (Zurich: Park Books, 2019); ALICE EPFL et OUVEMA UNIL, *Passage – Paysage* (EPFL Press, 2023).

indispensable de les contextualiser dans un cadre historique socio-économique plus large. Les développements de la voie et de l'automobile sont indissociables de ceux des systèmes auxquelles elles appartiennent.

Ainsi, la méthodologie s'appuie sur le traitement de sources pluridisciplinaires afin de tenter de restituer un récit qui tienne compte des nombreux aspects de l'automobilité. En outre, le choix de situer géographiquement l'exposé à Prilly permet de confronter le discours général sur le développement de l'automobilité au 20^e siècle, à l'évolution à priori peu exceptionnelle d'une commune périphérique lausannoise. Les différents échelons géographiques se reflètent dans les sources : alors que certaines sont générales, théoriquement applicables partout, d'autres sont spécifiques à la Suisse, au canton de Vaud et à Prilly. Par conséquent, l'exposé passe intuitivement d'un niveau géographique à un autre en revenant toutefois régulièrement sur les spécificités de Prilly.

Une abondante documentation iconographique permet de visualiser la matérialisation des phénomènes décrits tout au long de l'exposé. Lorsque les sources relatives à Prilly sont maigres, les supports visuels complètent le texte et transmettent de précieuses informations. Si le texte fait parfois référence à certaines figures, ces dernières peuvent aussi être consultées de façon relativement autonome.

Sans être directement abordés, quelques questionnements centraux ont guidé la rédaction de ce travail : Comment s'est constitué l'environnement bâti d'aujourd'hui qui accorde une place si prépondérante à l'automobile ? Que peut-il advenir des espaces et des infrastructures spécialement aménagés pour l'automobile si elle devait disparaître ? Le passé contient-il des pistes de solutions au remplacement de l'automobilité ? Sans prétendre y apporter des réponses concluantes, l'exposé débouche toutefois sur un constat central : une grande partie de l'environnement qu'on pense propre à l'automobile lui précède et ne lui est pas exclusif, c'est-à-dire qu'il pourrait continuer d'exister sans elle. Nombre d'aménagements et de formes bâties aujourd'hui accaparés par l'automobile ont été empruntés à d'autres moyens de locomotion et pourraient donc permettre d'autres usages. Voilà qui augure avec optimisme d'une possible mutation de l'environnement bâti post-automobile.

Cadrage d'étude : où, quand, quoi ?

Par cadrage d'étude il faut comprendre les bornes géographiques et temporelles qui circonscrivent l'objet d'étude. Il s'agit de répondre aux questions où, quand et quoi et de définir le degré de précision de la réponse. De manière générale, l'ambition est d'étudier et de comprendre l'évolution conjointe de la voie routière et de l'automobile à Prilly durant le 20^e siècle.

Pour préciser la question du « où », il convient de mieux décrire géographiquement Prilly. La commune se trouve dans le district de l'Ouest lausannois dans le canton de Vaud et borde les communes de Lausanne, Jouxens-Mézery, Romanel-sur-Lausanne et Renens. Elle ne s'est pas constituée à partir d'un cœur villageois mais plutôt de l'union de plusieurs hameaux bordant les actuelles routes de Cossonay et de Neuchâtel : Union, Chasseur, Fleurdelys et Prilly (Figure 1). C'est donc dès ses origines que l'urbanisation de la commune est guidée par des voies de communication d'importance régionale, faisant de Prilly un point de passage pour les voyageurs et commerçants.

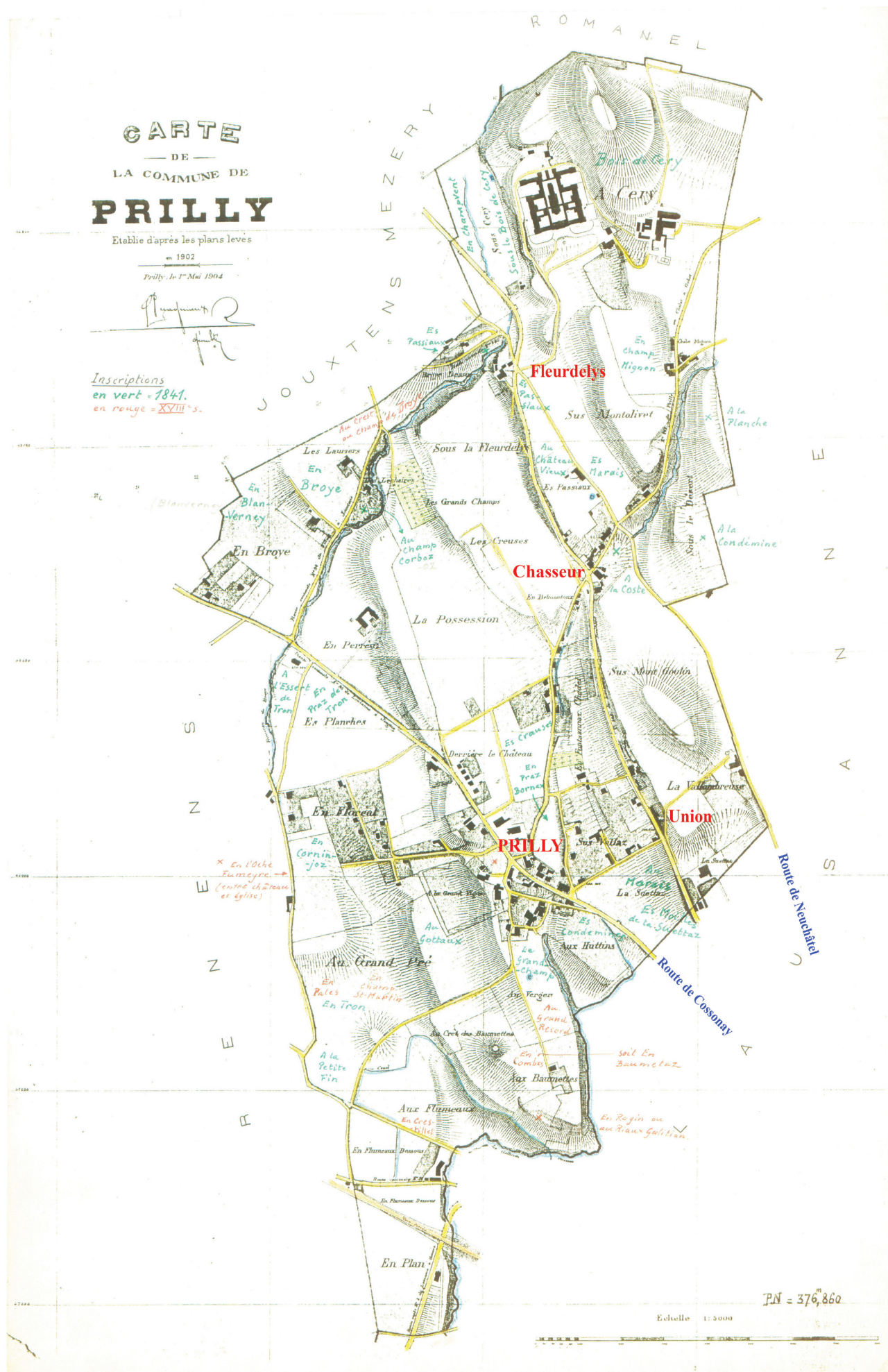


Figure 1

Plan de Prilly, 1902

Sources : Archives communales de Prilly

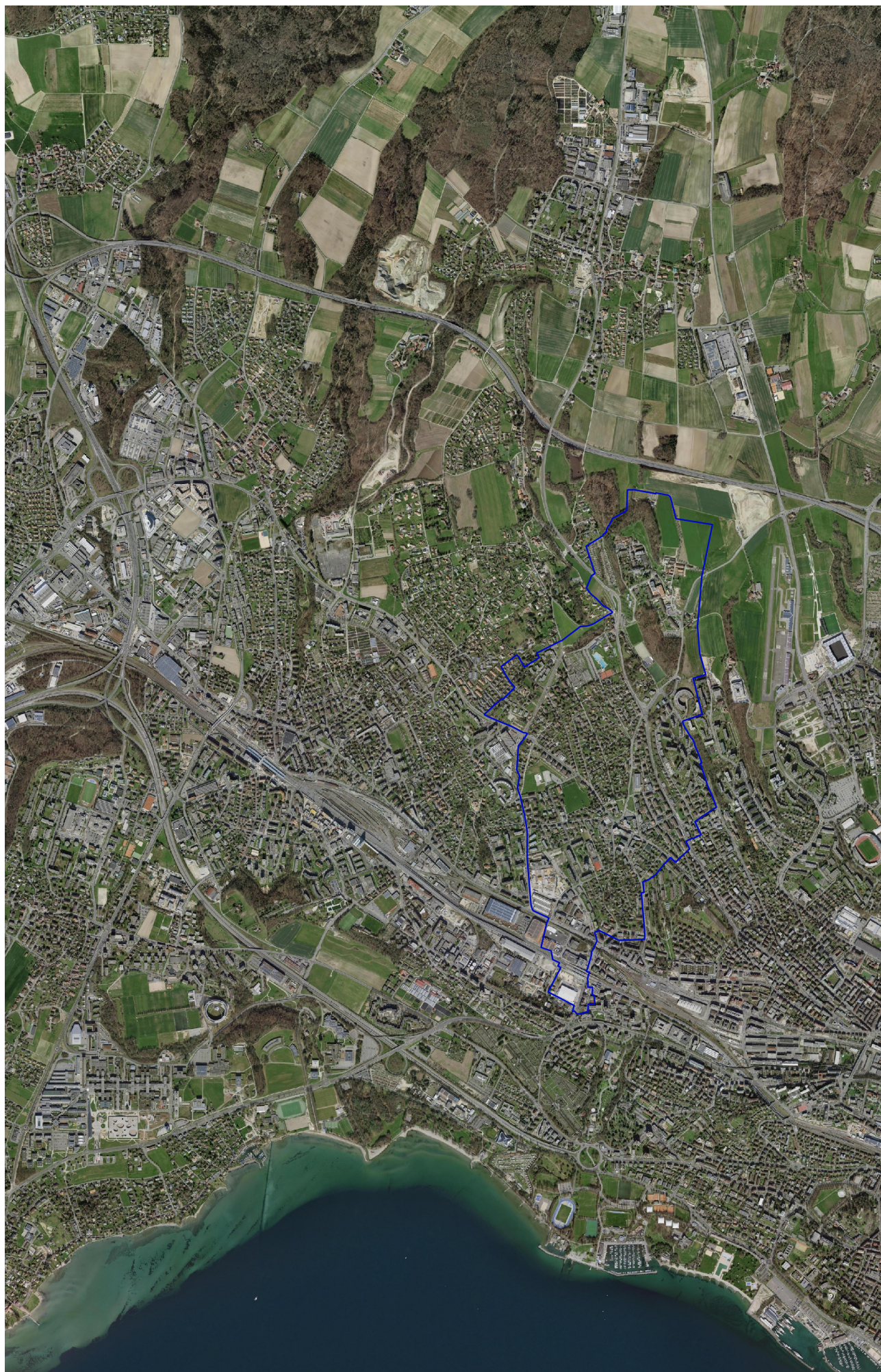


Figure 2 Orthophoto situant Prilly dans l'Ouest lausannois, 2023

Source : swisstopo, swissimage

1 : 30'000



Figure 3

Plan situant Prilly dans l'Ouest lausannois, 2023

Source : OpenStreetMap et cadastre cantonal vaudois de septembre 2023

1 : 30'000

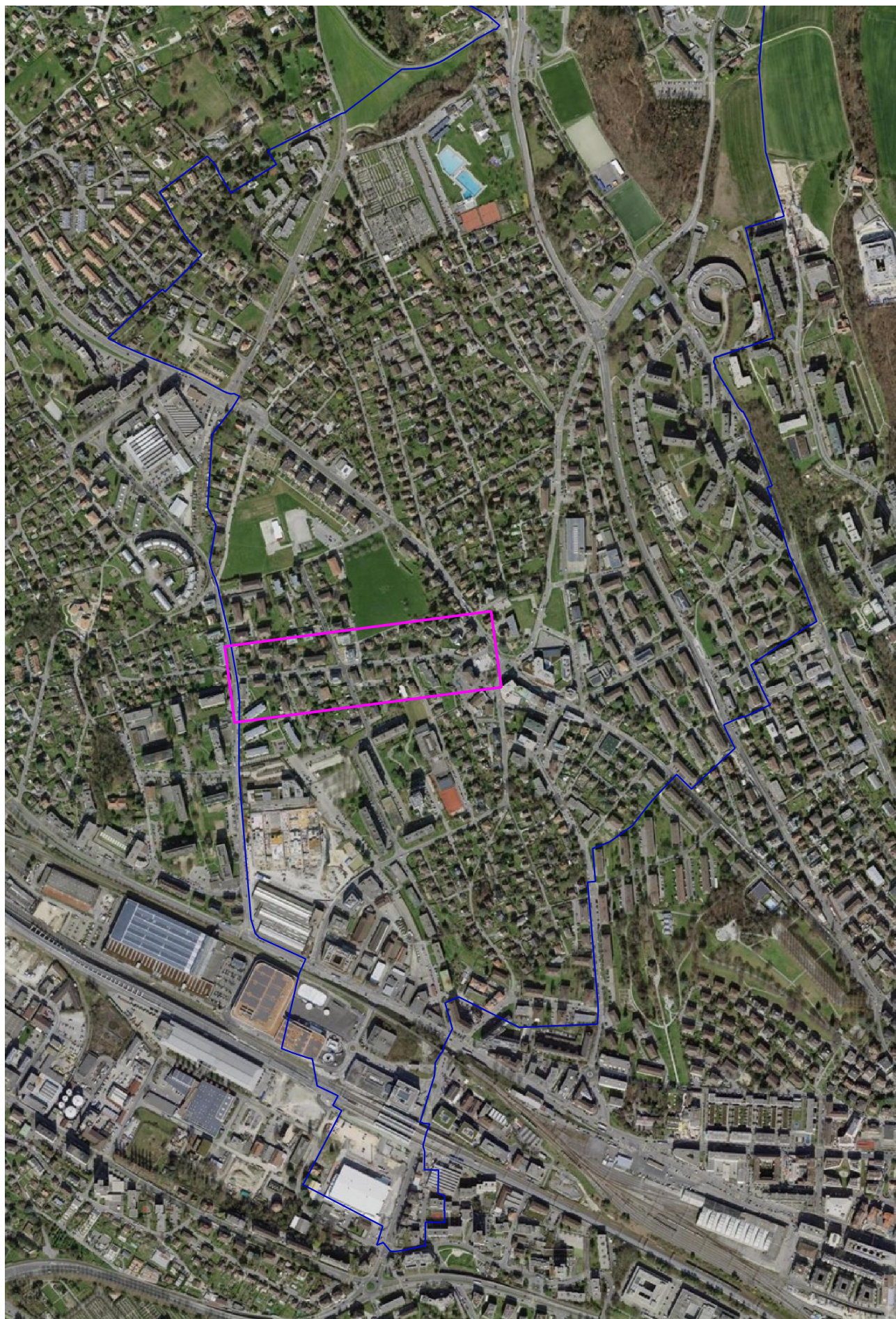


Figure 4 Orthophoto de Prilly et ses alentours et encadrement de l'avenue de Floréal, 2023

La partie nord de la commune, qui inclut principalement l'hôpital de Cery, est coupée. Celle-ci est visible à plus large échelle sur les deux pages précédentes. Le cadrage privilégie la relation de la commune au sud avec les chemins de fer.

Source : swisstopo, swissimage

1 : 10'000



Figure 5 Plan de Prilly et ses alentours et encadrement de l'avenue de Floréal, 2023

Source : OpenStreetMap et cadastre cantonal vaudois de septembre 2023

1 : 10'000



Figure 6 **Orthophoto de l'avenue de Floréal à Prilly, 2023**

Source : swisstopo, swissimage

1 : 2'000

D'une exploitation du sol encore majoritairement dédiée à l'agriculture, l'horticulture et la viticulture à la fin du 19^e siècle⁷, le territoire communal est aujourd'hui recouvert à 80.9% de surfaces bâties, à 11.8% de surfaces agricoles et 6.8% de surfaces boisées⁸.

Le niveau géographique le plus détaillé s'arrête à une voie de desserte à Prilly, l'avenue de Floréal (Figure 6). Elle relie le centre de Prilly à la commune de Renens et s'étend sur une longueur de près de 300 mètres. Celle-ci sera prise comme exemple pour illustrer plus en détail certaines évolutions de la voie routière. L'emploi du terme « voie » s'explique par la volonté de traiter de l'infrastructure routière de manière générale, alors que les termes de rue, route ou chemin induisent une image déjà plus précise de la forme et de l'usage de l'infrastructure. De plus, la voie ne peut pas être considérée hors du réseau dans lequel elle s'inscrit. En Suisse, le réseau viaire est habituellement discriminé de la même manière que les niveaux administratifs : fédéral, cantonal et communal. Toutefois, les usagers de la route passent indistinctement d'un réseau à un autre. En outre, des décisions prises au niveau fédéral peuvent avoir des répercussions sur les voies communales, ce qui rend l'observation au-delà de l'échelle locale essentielle.

Additionnellement, la voie n'est pas un objet isolé qu'on pourrait étudier séparément des objets, des phénomènes et des acteurs qui s'en servent et la rendent utilisable. Autrement dit, la voie ne sera pas considérée uniquement dans sa dimension matérielle mais plutôt en tant qu'artefact qu'il s'agit de contextualiser. Sans jamais prétendre à l'exhaustivité, des informations socio-économiques viennent compléter la perspective architecturale de la voie. Ainsi, le cadre géographique, tout en conservant Prilly en son centre, s'étend à différents niveaux – cantonal, national, international – pour rendre compte de phénomènes généraux qui ont participé à l'évolution de la voie.

En ce qui concerne le cadrage temporel, c'est davantage le choix du second objet d'étude, l'automobile, qui l'a déterminé. Si son invention remonte bien avant le 20^e siècle, l'automobile ne fait vraiment parler d'elle que depuis le début du siècle passé. Le découpage chronologique s'articule en deux parties. La première, de 1900 à 1945, raconte les débuts de l'automobile sur les routes et dans les esprits et traite aussi des autres moyens de transport qui étaient alors encore dominants. La seconde, de 1945 à 1991, s'arrête sur la période de démocratisation de l'automobile et de son âge d'or. Elle s'étend au-delà des trente glorieuses pour rendre compte de la résilience et la maturation de l'automobilité après sa mise en doute dans les années 1970. Quelques débordements temporels nécessaires expliqueront des tendances et des phénomènes agissant sur le temps long.

7 André Schertenleib, *Prilly à l'ombre d'un tilleul: de la fin du XIXe siècle aux années 1930* (Prilly: Commune de Prilly, 2000), 19.

8 Office fédéral de la statistique, « Statistique de la superficie standard – Communes selon 4 domaines principaux – 1979-1985, 1992-1997, 2004-2009, 2013-2018 | Tableau », 25 novembre 2021.

Pourquoi Prilly ?

Le choix de la commune de Prilly se justifie pour deux raisons principales :

Premièrement, l'environnement bâti de la commune de Prilly se caractérise par une prédominance de bâtiments résidentiels, dont la plupart ont été construits durant les décennies d'après-guerre dans un climat favorable à l'automobile (Figure 8). Si des visions de mobilités sans voiture ont déjà été imaginées à l'échelle territoriale⁹, l'environnement proche du domicile mérite une attention particulière car il joue un rôle déterminant pour les choix de mobilité : y a-t-il accès à un garage, à des places de parc et à quel prix, à des voies carrossables entretenues, quelle distance sépare la porte du logement de celle du véhicule ? Il est nécessaire de s'intéresser à l'espace routier si on souhaite voir diminuer le nombre et l'utilisation de l'automobile à l'échelle du quartier d'habitation. Si miser sur la construction de nouveaux quartiers sans voiture est une option pour encourager le changement des habitudes de mobilité, la transformation de quartiers aménagés favorablement à l'automobile en quartier sans voiture semble être une opération plus complexe. Pourtant, elle mérite d'être investiguée à une époque où la démolition doit être évitée et où l'espace disponible pour de nouvelles constructions se fait rare. Pour changer les habitudes de mobilité, le contexte socio-économique joue un rôle tout aussi important que les conditions matérielles autour du lieu de vie.

Alors que la voie de manière générale suscite peu d'intérêt auprès des architectes, la voie de desserte, comme en on trouve beaucoup dans les quartiers résidentiels prillérans, parfois appelée rue résidentielle, en suscite encore moins. Les autoroutes bien plus impressionnantes sont souvent le lieu de projets architecturaux. Cependant, dans l'hypothèse où les comportements de mobilité évoluent vers une diminution du nombre et de l'utilisation de l'automobile, ce ne sont pas seulement les autoroutes qu'il faut réimaginer mais l'ensemble du réseau viaire. Comment sera l'inintéressante voie de desserte dans l'ère post-automobile ?

Deuxièmement, en tant que commune de l'agglomération lausannoise, Prilly est destinée à s'intégrer toujours plus dans une région urbaine qui tend à se densifier et à augmenter sa connectivité. Le principe de densification, inscrit dans la loi fédérale de l'aménagement du territoire de 2013, influence les politiques de construction et la direction générale de l'urbanisation. Par ailleurs, la densification va de pair avec une diminution de l'utilisation de la voiture (Figure 7). L'augmentation de la connectivité par la construction de nouvelles infrastructures de transport, comme la ligne de tram entre Lausanne et Renens, dont la mise en service est prévue en 2026¹⁰, n'induit pas forcément de baisse du recours à l'automobile mais s'ajoute à l'offre de mobilité dans un réseau de transports publics déjà efficaces (Figure 10). La planification intercommunale de la région Lausanne-Morges mise sur une baisse ou une stagnation du trafic motorisé¹¹, sans toutefois aller au-delà du plan directeur. Par conséquent, la ville de Prilly peut devenir un cas d'étude intéressant de la transformation d'une zone urbaine spécifique dans une région où une diminution de la mobilité automobile est souhaitable.

9 Cogato-Lanza et al., *Post-car world*, 135-84.

10 « Le chantier du Tramway lausannois de Lausanne à Renens », 10 août 2020.

11 « PALM 2016 – Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 3e génération », 2016, 108-14.

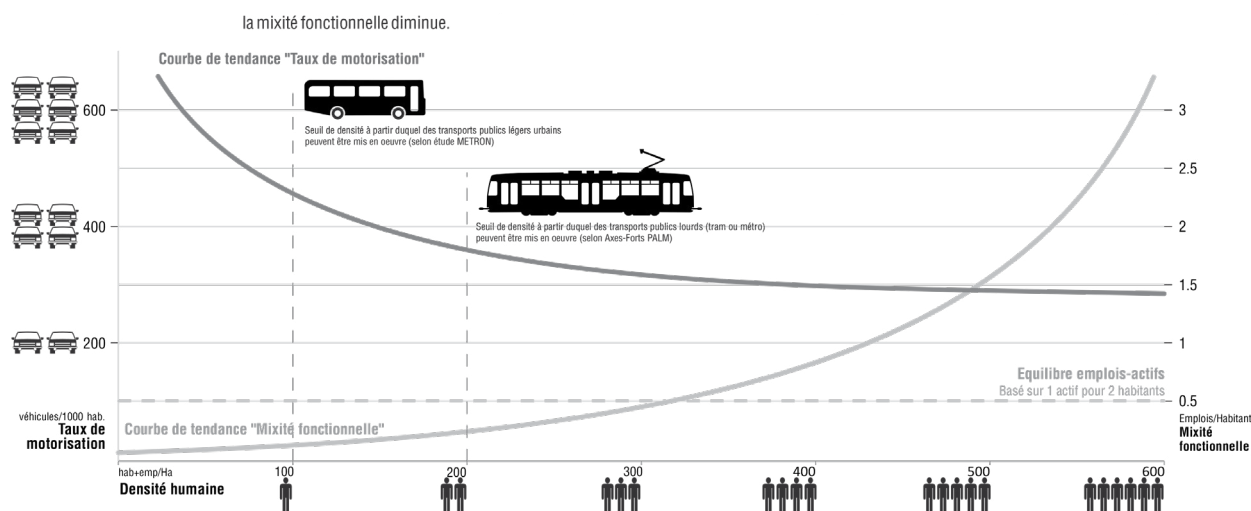


Figure 7 Graphique du rapport entre densité humaine, taux de motorisation (nombre de voitures par habitant) et mixité fonctionnelle (nombre d'emplois par habitant)

Une plus grande densité est corrélée à une diminution de la motorisation individuelle mais cette relation atteint un plateau vers 400 habitants par km². En outre, une plus grande densité s'accompagne d'une plus grande mixité fonctionnelle. C'est donc dans les zones multifonctionnelles denses où se trouve le moins d'automobiles.

Source : TRIBU Architecture, « Quelle densité ? Dossier de réflexion », janvier 2012, 4.

Finalement, les justifications du cadrage d'étude se situent dans le présent et dans une démarche prospective. Pourtant, l'essentiel de l'exposé explore le passé. Premièrement, parce qu'il serait naïf de vouloir remplacer le système automobile sans en comprendre les fondements, comment il s'est enraciné dans le paysage, les habitudes et les esprits. Deuxièmement, l'histoire porte conseil, sous la forme de traces inscrites dans le territoire et de phénomènes historiques de longue haleine qui influencent encore l'époque contemporaine. L'idéologie libérale dominante qui accompagne le développement de l'automobilité ne semble pouvoir donner aujourd'hui que des solutions technologiques aux défis de mobilité durable. L'étude du passé peut nous aider à briser la croyance qu'il n'existe pas d'autres alternatives à la technologie salvatrice. L'histoire est remplie de machines et d'inventions célébrées comme révolutionnaires avant d'être totalement oubliées : les avions supersoniques, les produits miracles comme l'amiante, le dichlorodiphényltrichloroéthane (DDT) ou les chlorofluorocarbures (CFC) ont finalement été proscrits¹². Grâce à l'étude du passé, se dévoilent d'autres réalités non advenues faute de contingence. Même si les conditions ne sont jamais les mêmes, certaines de ces réalités nourrissent inmanquablement les réflexions quant aux problèmes du présent.

12 François Jarrige, *Technocritiques: Du refus des machines à la contestation des technosciences* (La Découverte, 2016), 345-61.

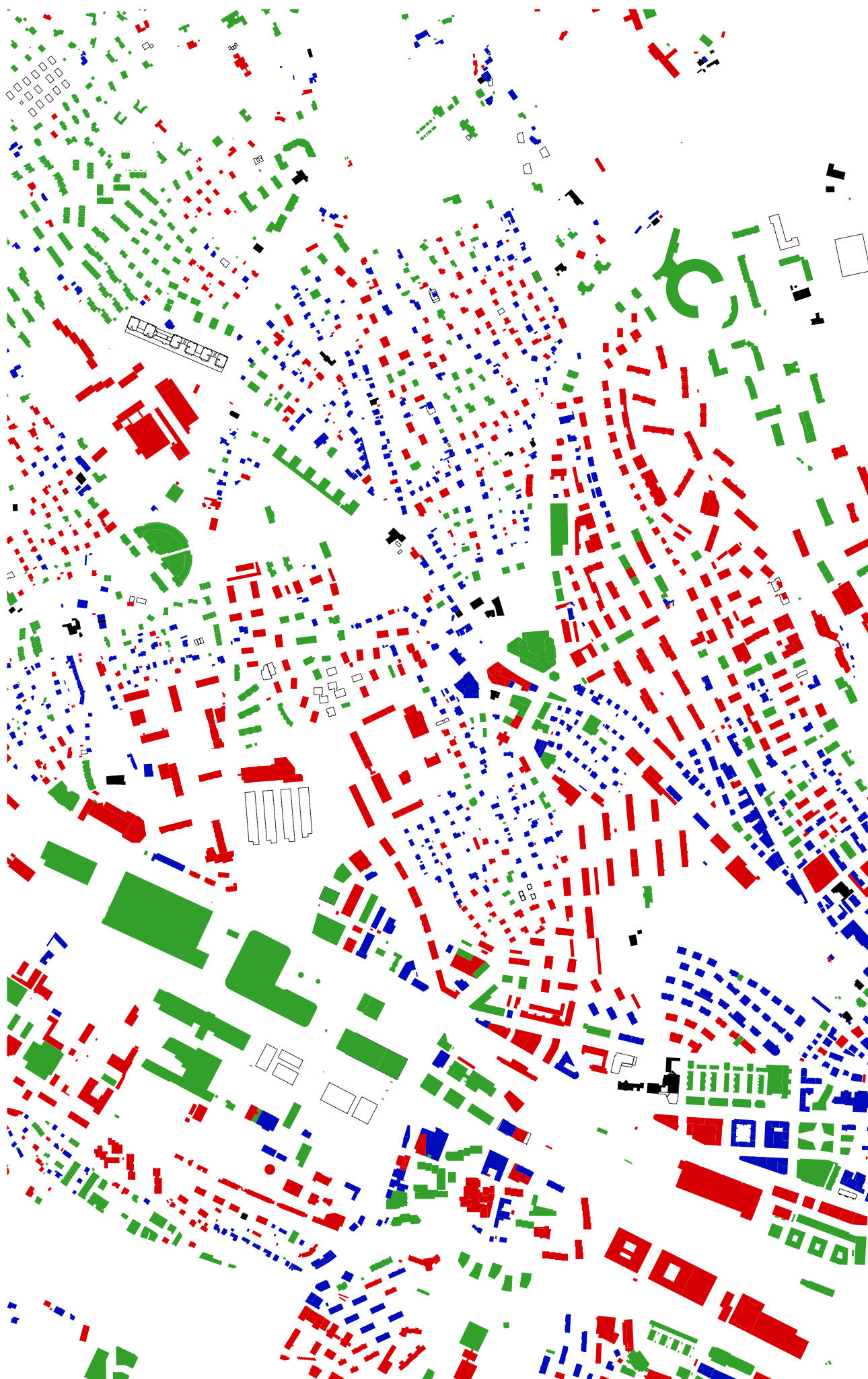


Figure 8

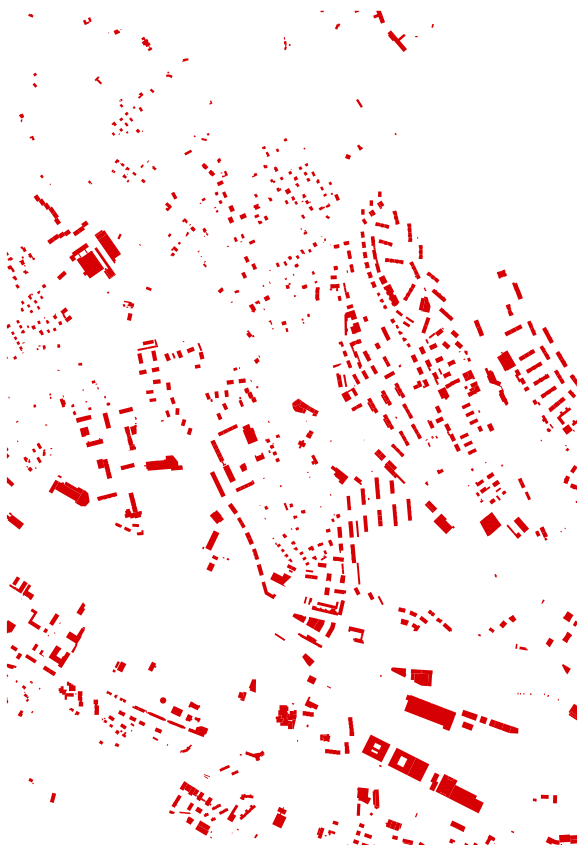
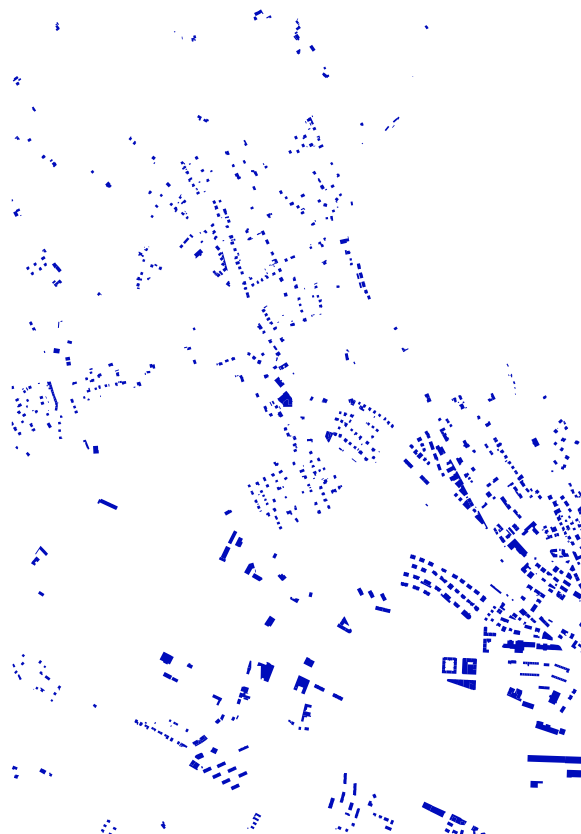
Plan de Prilly et ses alentours : distinction des époques de construction en couleur, 2023

1 : 10'000

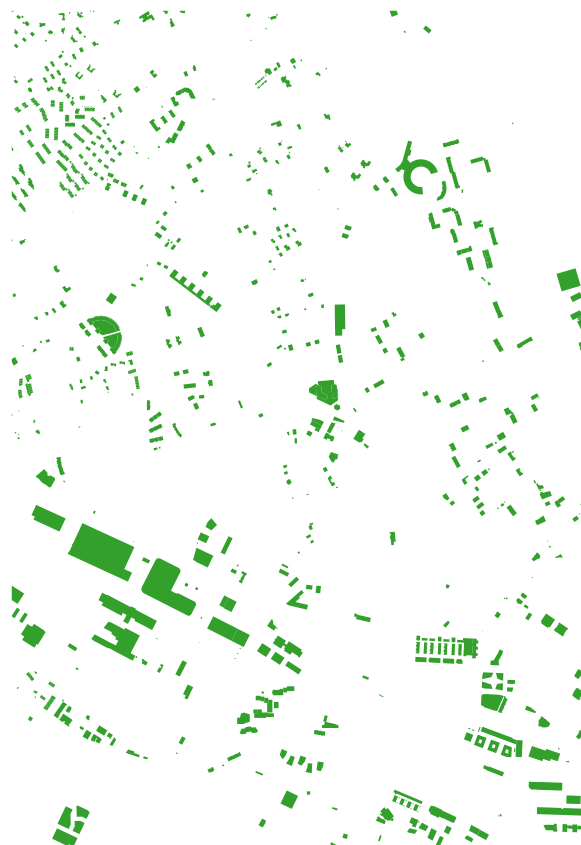
Avant 1900 (2.2%)



1900 – 1950 (33%)



1950 – 1975 (33.8%)



1975 – 2023 (31%)

Les représentations ne correspondent pas à l'état des constructions durant chacune des périodes. Il s'agit d'une classification des bâtiments en 2023 en fonction de leur époque de construction. Les lignes traitillées représentent les projets de construction en cours. Les démolitions ne sont pas représentées. Les proportions de bâtiments de chaque période par rapport au total sont données entre parenthèse. Celles-ci ne prennent en compte que le nombre de bâtiments et pas leur importance en terme d'emprise au sol par exemple.

Le constat général est clair : près des deux tiers de l'environnement bâti actuel de Prilly et ses alentours n'existe que depuis la deuxième moitié du 20^e siècle.

Source : Cadastre cantonal vaudois de septembre 2023

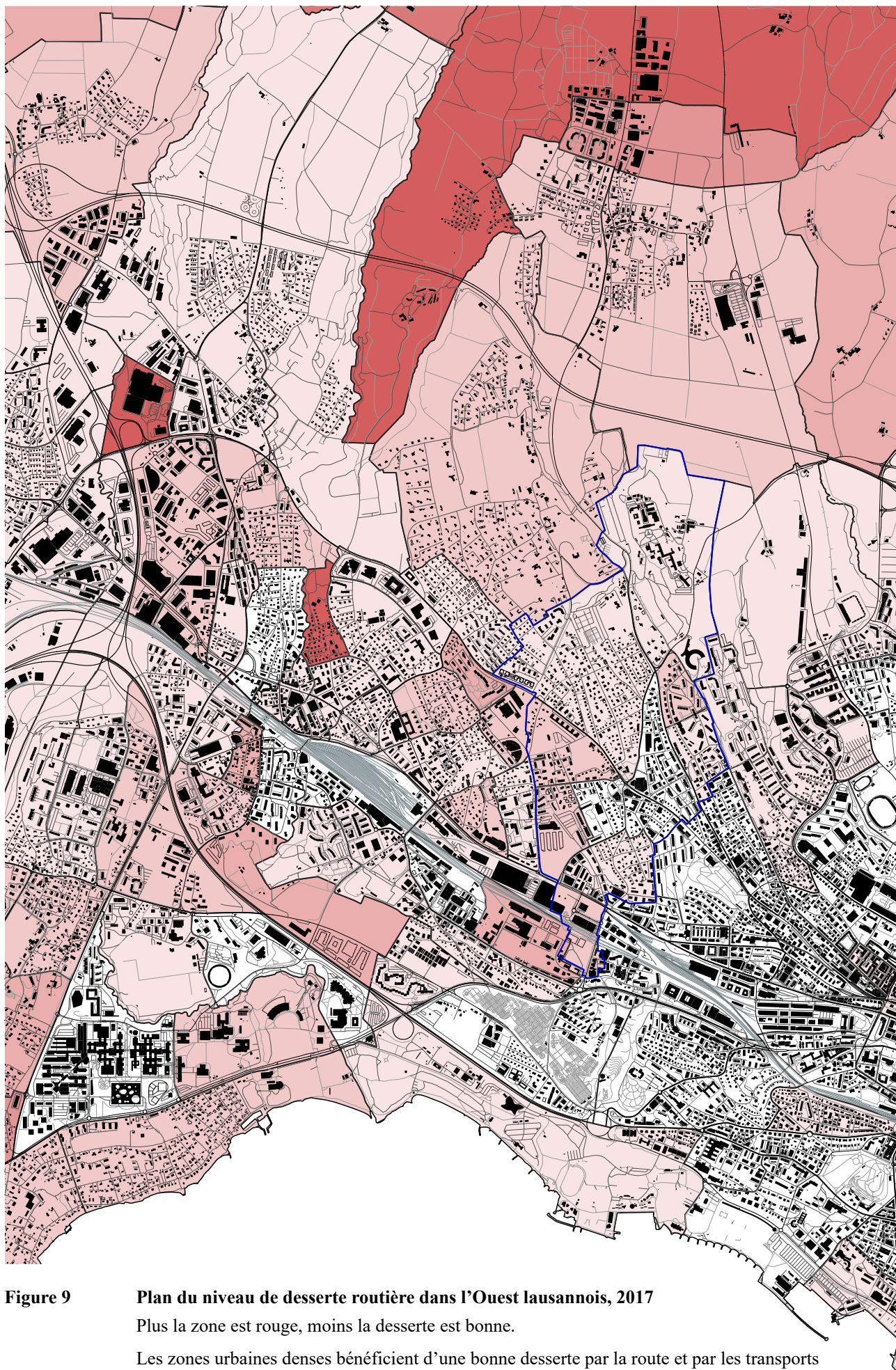


Figure 9 Plan du niveau de desserte routière dans l'Ouest lausannois, 2017

Plus la zone est rouge, moins la desserte est bonne.

Les zones urbaines denses bénéficient d'une bonne desserte par la route et par les transports publics, tandis que d'autres zones moins denses ne bénéficient parfois seulement que d'un bon niveau de desserte. On peut supposer qu'une bonne desserte par la route est une précondition pour une bonne desserte en transports publics routiers.

Source : Modèle national du trafic voyageurs (MNTP) du DETEC, 2017

1 : 30'000

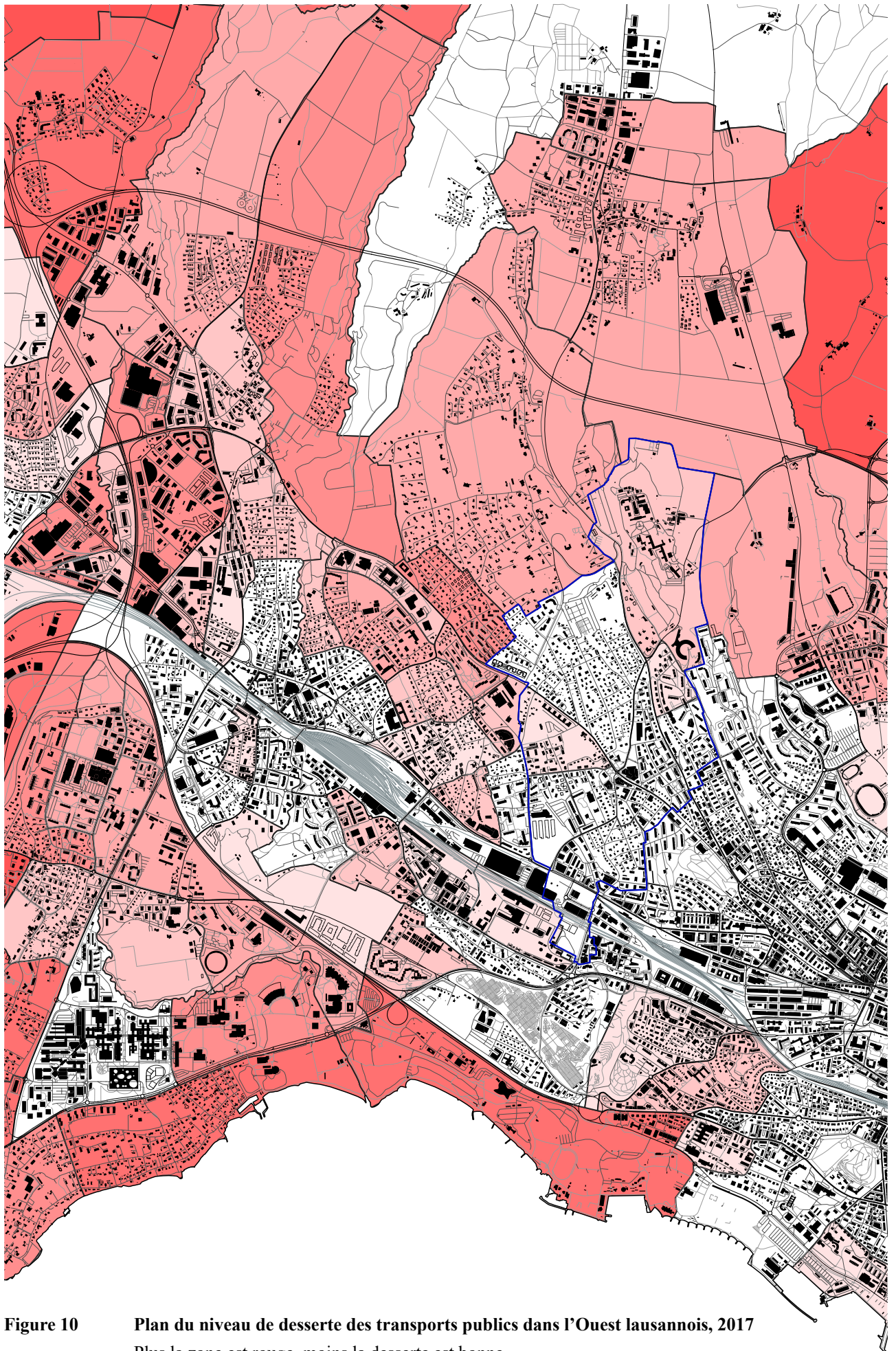


Figure 10

Plan du niveau de desserte des transports publics dans l'Ouest lausannois, 2017

Plus la zone est rouge, moins la desserte est bonne.

Le niveau de desserte à Prilly est très bon, à l'exception de deux zones dans l'ouest et le nord de la commune.

Source : Modèle national du trafic voyageurs (MNTP) du DETEC, 2017

1 : 30'000

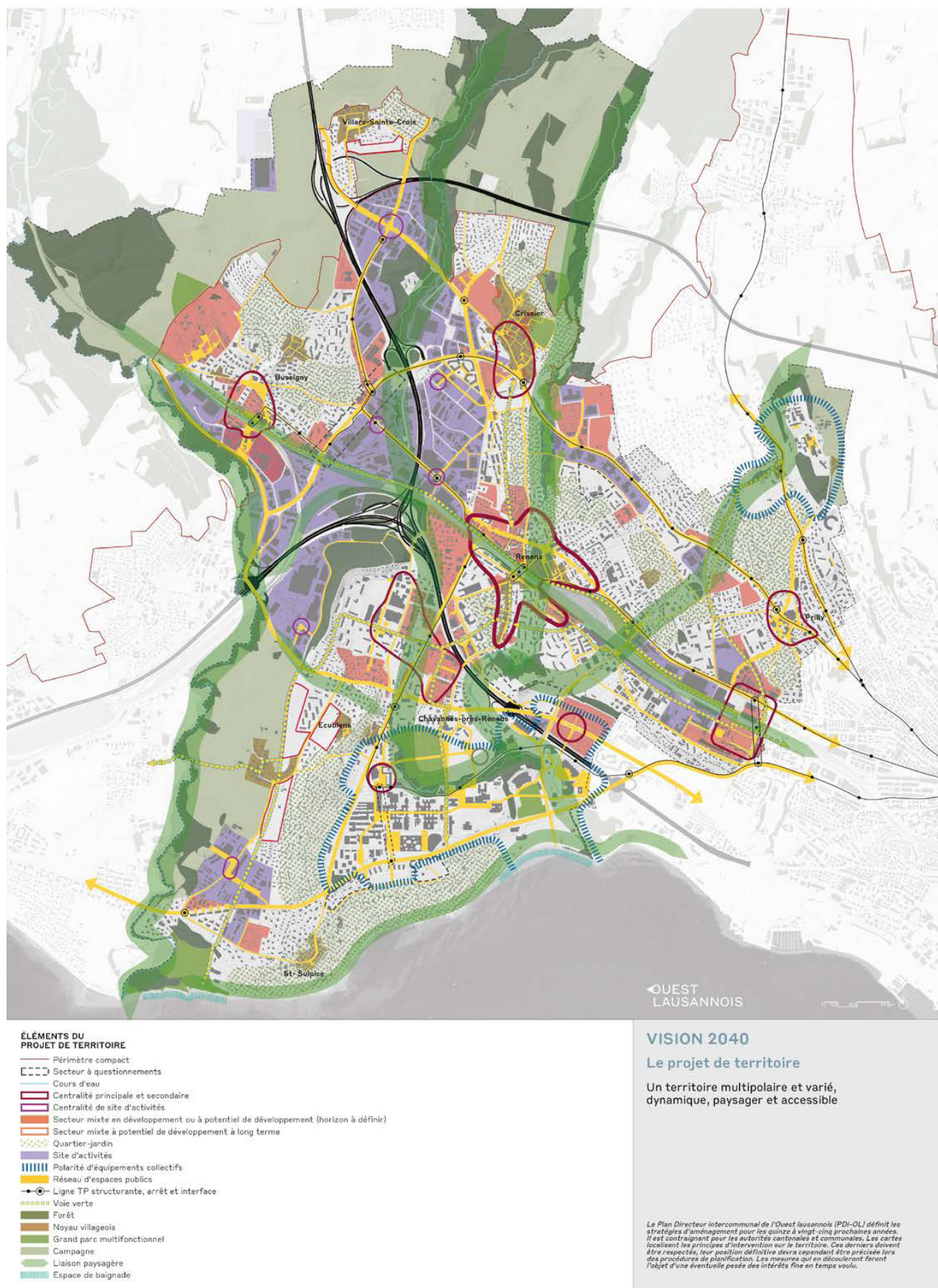


Figure 11

Extrait du plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, 2021

Si la planification intercommunale est louable, le plan manque cruellement d'ambitions. Outre les termes vagues et l'absurdité de nommer les routes cantonales « réseau d'espaces publics », Prilly ne peut prétendre à aucuns changements significatifs et reste une commune résidentielle traversée par un trafic de transit.

Source : « Le Plan Directeur intercommunal – PDI-OL (2021) », Stratégie et développement de l'Ouest lausannois, 111.

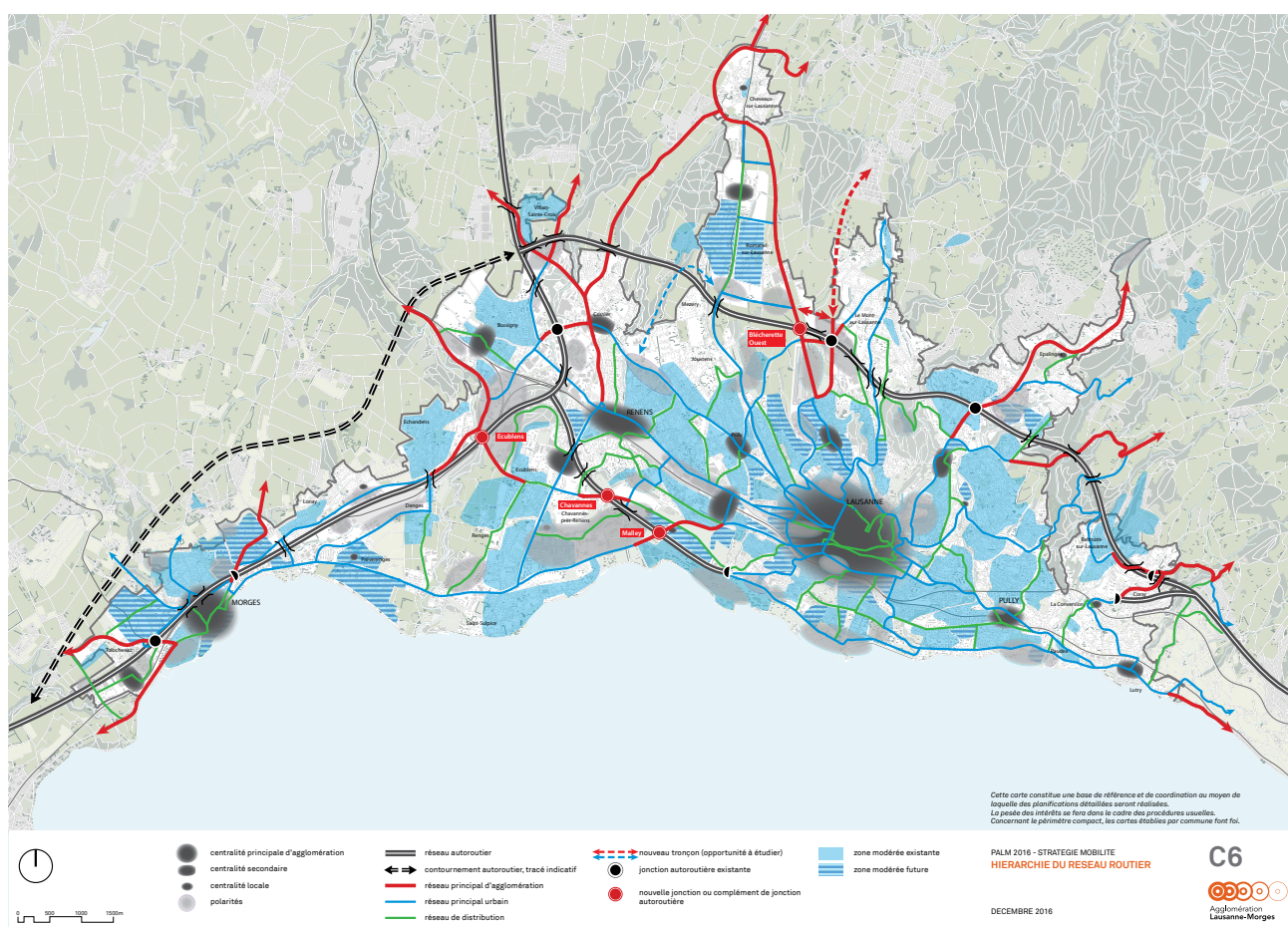
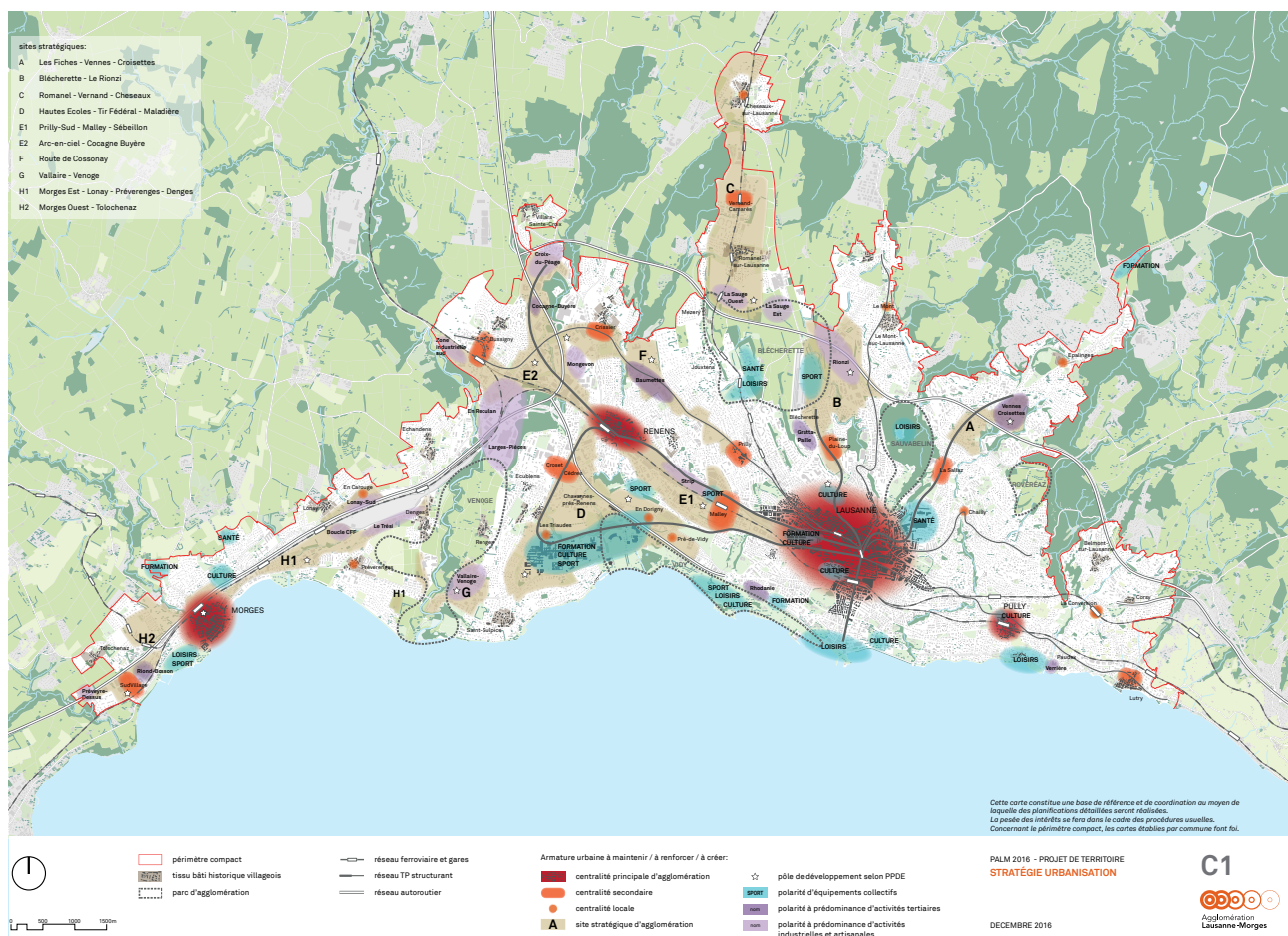


Figure 12

Plans issus du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM), 2016

Source : « Rapport – PALM », 161, <https://lausanne-morges.ch/rapports/rapport-2016/> (consulté le 17.12.2023)

1. PAVER LA VOIE DE L'AUTOMOBILE : 1900-1945

La première partie de l'exposé commence au début du 20^e siècle, alors que l'automobile est encore un objet de luxe brimbalant roulant sur des routes terreuses et caillouteuses. Un premier sous-chapitre donne des informations contextuelles pour situer l'avènement de l'automobile dans le paysage socio-économique suisse et prillérois. Puis, une rapide observation de l'évolution des chemins de fer, tant comme moyen de transport que comme moteur d'urbanisation, s'avère nécessaire pour ensuite pouvoir appréhender les transformations de l'infrastructure routière entre le 19^e et le début du 20^e siècle. Vient finalement la présentation de l'automobile, à la fois en tant qu'objet technique industriel et aussi en tant qu'élément du système automobile dont les répercussions touchent l'ensemble de la société. Trublion des routes, l'automobile suscite d'abord de virulentes oppositions. Pour faire sa place sur la voie publique, les partisans de l'automobile mènent « une lutte pour la route »¹. Au prix de nombreux efforts de promotion, d'information, de désinformation et de lobbying, les milieux pro-automobiles finissent par imposer leurs intérêts au détriment des autres usagers de la route. Durant l'entre-deux-guerres, on proclame le triomphe de l'automobile. Sa voie est tracée pour son succès futur durant les décennies d'après-guerre. Le chapitre se conclut avec la mise en perspective des phénomènes présentés plus tôt avec l'évolution de la situation à Prilly.

1.1 Contexte socio-économique en Suisse à la Belle Époque

L'entrée de la Suisse dans le 20^e siècle est marquée par la poursuite d'un projet de modernisation qui remonte aux processus d'industrialisation, de libéralisation économique et d'unification politique et territoriale. Depuis la fin du 19^e siècle, de vastes entreprises administratives, sociales ou encore spatiales sont mises en place afin de permettre l'organisation en masse de la société². Les pouvoirs publics gagnent en importance dans une Europe en plein bouillonnement identitaire nationaliste.

De nombreuses innovations technologiques du siècle précédent se propagent et contribuent à l'amélioration des conditions matérielles de la population suisse. En quelques décennies, les changements sont fulgurants. La production électrique, qui sert tant à l'éclairage qu'à la traction des trains, est multipliée par 20 entre 1890 et 1900. La consommation par habitant passe de 40-50 kWh vers 1900 à près de 700 kWh en 1920, ce qui constitue alors le coefficient de consommation le plus élevé du monde³. Les intérêts collectifs derrière nombre de technologies nécessaires au

1 L'expression traduite de l'allemand est communément employée par les automobilistes suisses pour décrire leur combat social et politique durant les premières décennies du 20^e siècle pour l'acceptation de l'automobile sur la route et dans les esprits. Il ne semble pas y avoir d'équivalent en langue française. Un livre écrit par un défenseur de l'automobile décrit ce combat et en tire son titre : Theo Gubler, *Der Kampf um die Strasse* (Bern: Verlag ASPA, 1953).

2 Luca Pattaroni, « Vers un urbanisme critique des modes de vie », in *Post-car world: futurs de la ville-territoire* (MétisPresses, 2021), 187.

3 François Walter, *Histoire de la Suisse, La Création de la Suisse Moderne (1830-1930)*, vol. 4 (Neuchâtel: Alphil éditions, 2016), 87.

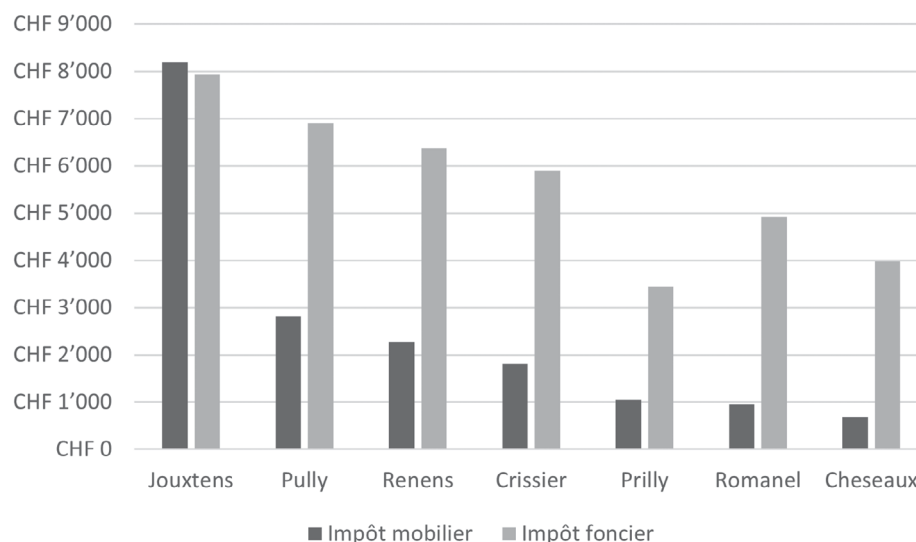


Figure 13 Graphique des revenus fiscaux par habitant pour différentes communes de l'agglomération lausannoise, 1880

Source : André Schertenleib, *Prilly à l'ombre d'un tilleul: de la fin du XIXe siècle aux années 1930* (Commune de Prilly, 2000), 60.

nouveau confort pousse l'état à s'y investir. Il devient question de services publics, qui comprennent par exemple les transports publics, les services postaux et de télécommunications, l'approvisionnement en énergie et en eau⁴.

Cependant, il ne s'agit pas encore d'état providence. Si la participation des autorités publiques dans l'économie et en tant que fournisseur de services à la population croît inéluctablement à la fin du 19^e, celle-ci demeure faible au niveau local. La municipalité de Prilly dépense en moyenne 10 francs par habitant par année, ce qui correspond au revenu de deux jours de travail d'un journalier. En 2000, la même commune dépense en moyenne 4'000 francs par habitant, donc plus ou moins l'équivalent d'un salaire mensuel⁵. Ceci découle partiellement du fait que les recettes de la municipalité sont maigres car les outils fiscaux sont rudimentaires. L'impôt sur le travail n'est introduit qu'en 1897 et comparativement à d'autres communes de la région, Prilly perçoit en 1900 un impôt foncier par habitant nettement plus faible (Figure 13).

L'amélioration des conditions matérielles demeure incontestable. À la fin du 19^e siècle, la commune de Prilly compte une centaine de bâtiments dont chacun abrite approximativement deux ménages. En moyenne, un logement compte 2.4 pièces et chaque pièce accueille deux habitants. L'espace domestique est donc exiguë et le confort y est minimal. On prend l'eau à la fontaine ou dans l'unique robinet en laiton de la cuisine qui est aussi le séjour et la source de chaleur principale du logement. Un jardin accolé à presque chaque maison reçoit toutes les ordures ménagères⁶.

C'est durant les deux premières décennies du 20^e siècle que l'eau au robinet, l'électricité à l'interrupteur et la chasse d'eau se propagent dans les foyers prillérans. Vingt-cinq lampadaires électriques sont installés dans l'espace public en 1909. En 1930, tous les bâtiments ont accès à l'eau sous pression. À ces améliorations du

4 Ueli Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert: unterwegs sein können, wollen und müssen* (Chronos, 2022), 25.

5 André Schertenleib, *Prilly à l'ombre d'un tilleul: de la fin du XIXe siècle aux années 1930* (Prilly: Commune de Prilly, 2000), 51.

6 Schertenleib, 42.

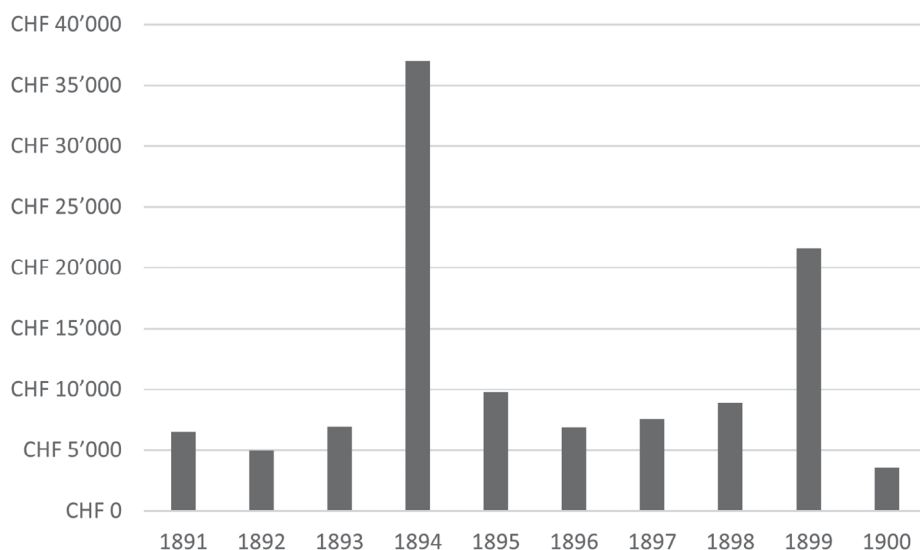


Figure 14 **Graphique des revenus fiscaux communaux à Prilly, 1891-1900**

Les revenus fiscaux de la commune à la fin du 19^e siècle présentent de grandes disparités. Les revenus importants de 1894 et 1899 proviennent des impôts sur les successions, suite aux décès de deux membres de familles fortunées.

Source : André Schertenleib, *Prilly à l'ombre d'un tilleul: de la fin du XIX^e siècle aux années 1930* (Prilly: Commune de Prilly, 2000), 52.

confort individuel, s'ajoute le développement d'équipements et de services publics. La construction d'un nouveau collège, d'une salle polyvalente, d'un poste de police, ainsi que la création de trois postes de fonctionnaires municipaux à temps plein et le passage de quelques chemins privés dans le domaine public témoignent d'une prise d'importance des autorités publiques dans la vie communale entre 1900 et 1930⁷.

Changements de la structure de l'économie, du territoire et des comportements de mobilité

L'industrialisation, qui débute réellement en Suisse à la fin du 18^e siècle et qui participe grandement au développement des nouveaux services publics, transforme le paysage économique suisse. En pourcentage, la population active dans le secteur primaire, qui est de 54% en 1850, diminue à 27% en 1910, puis à 22% en 1930. Le secteur de l'industrie passe de 33% en 1850 à 45% en 1910 et 43% en 1930. Quant aux services, encore marginaux vers 1800 avec 8 à 9% des emplois, ils passent à 13% en 1850, montent à 28% en 1910 et à 35% en 1930⁸. La population afflue vers les centres industriels et urbains pourvoyeurs d'emplois. Pour décrire le phénomène de concentration urbaine, une convention statistique qui fixe à 10'000 habitants le seuil qui permet de parler de ville est établie en 1882. En 1850, on compte en Suisse 9 communes de ce type seulement alors qu'elles sont déjà 23 en 1910 et 31 en 1930. Le taux d'urbanisation qui mesure la proportion de population résidant dans les villes est respectivement à ces dates de 12%, 29% et 30%. Si on considère les communes de 5'000 habitants, on obtient un taux de 37%, pour 2'000 habitants, c'est 60%⁹. La population suisse est donc déjà en grande partie urbaine en 1930.

⁷ Schertenleib, 81-111.

⁸ Walter, *Histoire de la Suisse, La Création de la Suisse Moderne (1830-1930)*, 93.

⁹ Walter, 4 : 103.

Les mouvements de population vers les centres urbains et industriels ne s'arrêtent pas aux frontières du pays. À partir de 1880, le bilan migratoire suisse devient positif pour la première fois de l'histoire du pays. Il y a donc davantage d'arrivées que de départs. En conséquence, la proportion des étrangers dans la population résidente s'accroît : 7.4% en 1880 et un maximum de 14.7% en 1910¹⁰. Ceux-ci sont particulièrement présents dans les centres urbains et proviennent pour 80% d'Italie ou d'Allemagne. En ville de Genève, 42% de la population est étrangère en 1914¹¹. Une centaine de travailleurs italiens posent leurs valises à Prilly vers la fin du 19^e siècle, ce qui représente près de 10% de la population communale. Comme ailleurs dans le pays, ces arrivées alimentent la xénophobie de la population locale.¹²

La croissance de la classe prolétaire et de sa représentation politique participe à l'amélioration des conditions de travail. Peu réglementées jusqu'ici, la loi fédérale sur les fabriques de 1877 instaure une surveillance des conditions de travail et une limitation de sa durée à 11 heures par jour en semaine et 10 heures le samedi, soit 65 heures par semaine. Les vacances se bornent aux dimanches et aux 8 jours de fêtes chômées par année. Dès 1919, une nouvelle loi ramène la durée journalière officielle du travail à 8 heures. La semaine comporte tout de même 48 heures car on travaille encore le samedi. Entre-temps, le nombre d'employés augmente. Ce statut nouveau au 19^e siècle, synonyme d'un emploi plus sûr et d'un salaire mensualisé, est quasiment inexistant en 1880 mais recouvre près de 12% des emplois en 1910 et poursuit son essor pendant le 20^e siècle jusqu'à devenir le statut majoritaire¹³.

Les changements de modes de production et d'organisation du travail impactent nécessairement les modes de vie. Avec les nouveaux moyens de transports et leur accessibilité grandissante, il est de moins en moins nécessaire d'adapter son domicile à son lieu de travail, ceux-ci tendent désormais à se dissocier. Ceci engendre une réduction du nombre de déménagement¹⁴ et des mutations globales du quotidien, allant de la structure du foyer et des habitudes alimentaires jusqu'aux besoins de mobilité. Ces nouveaux modes de vie sont à la fois engendrées et rendues possible par les processus d'industrialisation qui créent les conditions à leur propre développement. Par exemple, la dissociation entre le lieu de travail et le lieu de résidence complique l'organisation des repas. De plus en plus d'aliments doivent être achetés au lieu d'être conditionnés à la maison, ce qui stimule le commerce de détail : dans le dernier quart du 19^e siècle, trois boulangeries, trois laiteries et sept épiceries ouvrent leur porte à Prilly¹⁵. À plus large échelle, on observe le développement de l'alimentation industrielle, avec des produits comme les conserves ou des soupes prêtes à l'emploi idéales pour les ouvriers. Parmi ces produits, le chocolat se montre parfait pour les courtes pauses dans les usines, où il est interdit de manger et de boire durant les heures de travail. De plus, le chocolat n'est abordable que depuis l'amélioration des chaînes logistiques du cacao depuis la seconde moitié du 19^e siècle¹⁶. Il ne s'agit évidemment pas d'un lien de causalité mais de l'illustration d'une boucle de renforcement de l'organisation de l'économie industrielle.

10 Walter, 4 : 91.

11 Walter, 4 : 116.

12 Schertenleib, *Prilly à l'ombre d'un tilleul*, 58.

13 Walter, *Histoire de la Suisse, La Création de la Suisse Moderne (1830-1930)*, 4 : 114-15.

14 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 46-47.

15 Willy Amaudruz, *Prilly, des origines au XXe siècle* (Prilly: Commune de Prilly, 2000), 59.

16 Walter, *Histoire de la Suisse, La Création de la Suisse Moderne (1830-1930)*, 98.

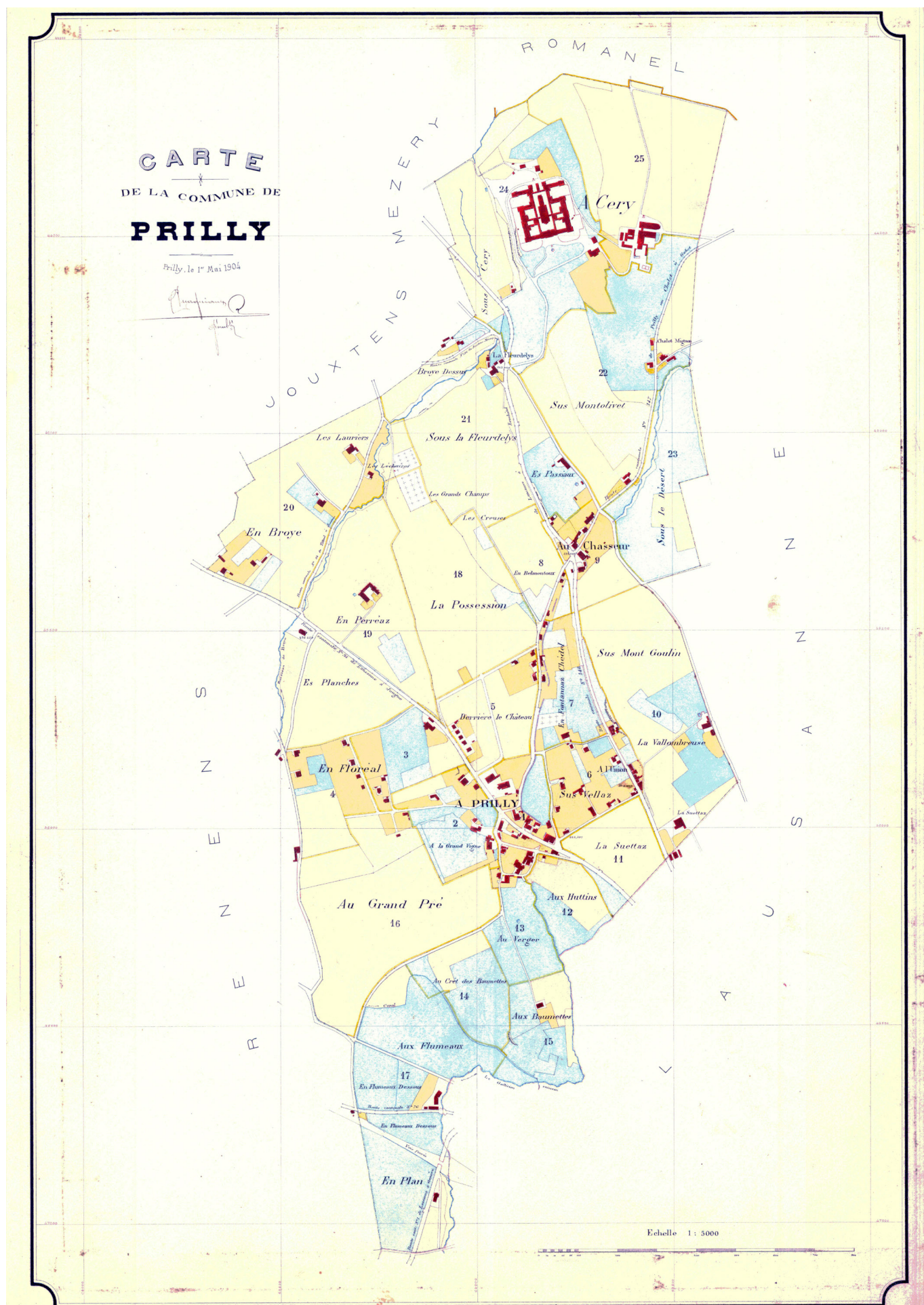


Figure 15

Plan de l'utilisation des sols à Prilly, 1904

Jaune foncé : jardin | Jaune : champ | Bleu clair : vignoble | Bleu : prairie | Rouge : construction
Gris : infrastructure de transport et place

Source : Archives communales de Prilly



Figure 16

Photo des villas du château à Prilly, vers 1910

Les maisons sont implantées le long de la route Cossonay dans la partie ouest de Prilly. Elles sont caractéristiques des maisons prilléraines de cette époque : pas plus de quatre niveaux et disposent presque toujours d'un jardin privé.

Source : Archives communales de Prilly



Figure 17

Photo du quartier de Floréal, vers 1920

Les jardins privés occupent une place importante. Les productions horticoles et agricoles sont encore importantes et servent tant à la vente qu'à la consommation domestique.

Source : Archives communales de Prilly

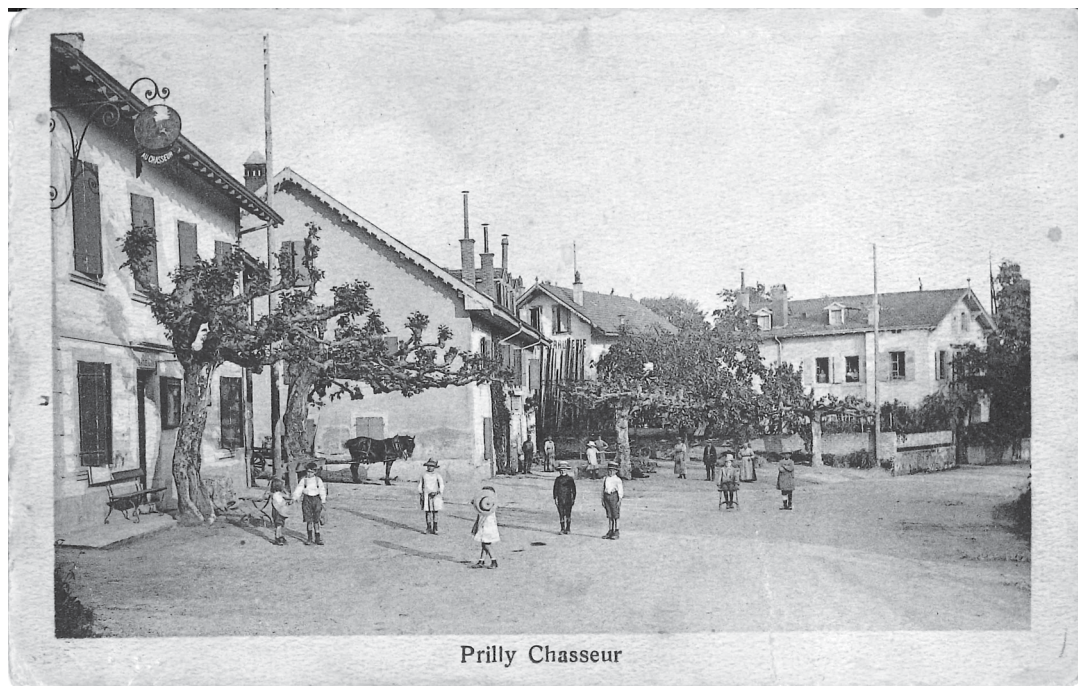


Figure 18 Photo de la route du Chasseur à Prilly, vers 1900

La route n'a pas encore de revêtement ferme : ce peut être un mélange de terre battue et de gravier. On remarque l'absence de trottoir ou d'autres éléments séparant les différents moyens de transport. Les platanes devant les bâtiments font office de bouteroues. Si les enfants posent probablement pour la photo, on peut s'attendre à ce qu'ils occupent habituellement l'espace routier sans trop gêner la circulation.

Source : Archives communales de Prilly

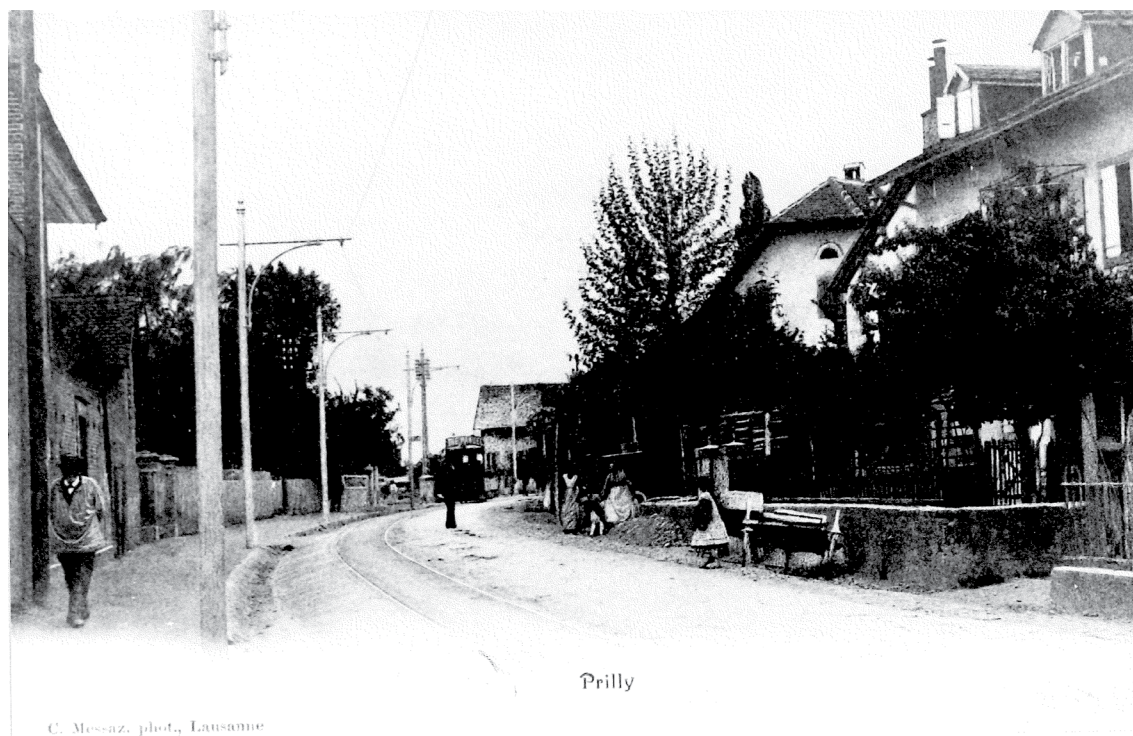


Figure 19 Photo de la route de Cossonay à Prilly, vers 1910

La voie de communication principale du village ne dispose toujours pas d'un revêtement uniforme et solide. Il n'y a un trottoir que d'un côté de la route. On parvient à lire le bombement de la route afin de permettre l'écoulement des eaux sur les côtés.

Source : Archives communales de Prilly



Figure 20

Photo de la laiterie de la Pernette et ses livreurs à Prilly, 1930

Deux vélos sont appuyés contre la devanture de la laiterie et une motocyclette se tient au premier plan. Même s'il n'existe pas de données quantitatives à ce sujet, le vélo occupe une place importante dans la mobilité des prillérans. Dès la fin du 19^e siècle, le postier dispose d'un vélo pour ses tournées. Le club de foot en fait son moyen de locomotion pour aller aux matchs dans la région. La présence d'un magasin de réparation de vélo dans le village dès les premières décennies du 20^e siècle atteste de l'utilisation de ce véhicule.

Source : Archives communales de Prilly



Figure 21

Photo de la route de Cossonay à Prilly. 1923

Par rapport à la photo de la page précédente, on constate qu'un second trottoir a été ajouté. Cependant, le revêtement de la route semble être le même.

Source : Archives communales de Prilly

Figure 22**Tableau de la part modal en personne-kilomètre des différents moyens de transport à Zürich, 1910 et 1940**

Si en ville de Zürich, où l'offre en services de transport est grande, les piétons représentent 79% et 29% des déplacements entre 1900 et 1940, on peut supposer que la proportion des piétons dans des zones moins urbaines, comme Prilly, soit encore plus forte.

Source : Markus Sieber, Schneller, weiter, billiger, mehr? Mobilität und Verkehr in der Schweiz seit 1918, Verkehrsgeschichte Schweiz, Band 3 (Zürich: Chronos, 2022), 43.

	1900	1940
Cheval et fiacre	2%	0%
Vélo	2%	6%
TP	17%	51%
Piéton	79%	29%
Automobile		11%
Moto		1%
Autre		2%

Comment et pourquoi se déplace-t-on ?

Les transports jouent un rôle central dans les processus d'industrialisation et de réorganisation du territoire. Dès la seconde moitié du 19^e siècle, de nombreux nouveaux moyens de transport se popularisent tandis que certains disparaissent et d'autres se transforment. Parallèlement, les besoins de mobilité, indissociables de l'évolution des moyens de transport et des modes de vie, changent.

Depuis la deuxième moitié du 19^e siècle, les chemins de fer bouleversent l'ensemble de la société. Ils rendent les voyages moins chers et plus rapides, facilitent l'accès aux matières premières et ouvrent de nouveaux débouchés aux produits de l'agriculture et de l'industrie. Cependant, ils restent un moyen de transport onéreux. Par exemple, pour un voyage en train en troisième classe Zurich-Lucerne, un ouvrier du bâtiment doit travailler 64 heures en 1850 et encore 5 heures en 1939¹⁷.

Jusqu'à la première guerre mondiale, les services de transport sont donc réservés à un cercle restreint. Une hausse des salaires réels combinée à une baisse des prix des billets permettront à une population de plus en plus large d'accéder aux offres de transport par bateau, par train et par tram et en feront des moyens de transport de masse durant l'entre-deux-guerres¹⁸ (Figure 23).

En ce qui concerne le transport individuel, le vélo connaît un succès grandissant dès la fin de la première guerre mondiale et devient en quelques années le véhicule de transport individuel le plus répandu en Suisse. Alors qu'en 1918, seul un habitant sur douze possède son propre vélo, en 1939, c'est un habitant sur trois. En comparaison internationale, le pays occupe ainsi dès la fin des années 1920 une place de leader derrière les Pays-Bas, la Suède, le Danemark et la Belgique¹⁹.

La marche demeure cependant sans doute le moyen de transport dominant (Figure 22). En dépit du progrès technologique, une part significative de la population ne dispose de rien d'autre que de ses jambes pour se déplacer. En 1920, la part du budget des ménages consacrée aux transports atteint à peine 2%. En 2000, elle est de 10,5%²⁰. Par ailleurs, la mobilité à pied ne va pas de soi. Il faut d'une part considérer l'état de l'infrastructure : la route est-elle boueuse, glissante, enneigée ? D'autre part, les moyens de la marche, à savoir les chaussures, ne sont pas encore

¹⁷ Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 148-49.

¹⁸ Haefeli, 45.

¹⁹ Markus Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr? Mobilität und Verkehr in der Schweiz seit 1918*, Verkehrsgeschichte Schweiz, Band 3 (Zürich: Chronos, 2022), 63.

²⁰ Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 52.

Année	Train	Tram	Trolleybus	Bus postal	Total
1920	5080	476	0	5956	11512
1925	5100	489	21	6500	12110
1930	5140	485	170	6443	12238
1935	5135	471	280	7144	13030
1940	5220	412	345	6886	12863
1945	5215	407	375	6758	12755

Figure 23 **Tableau des longueurs des réseaux de transport public en Suisse (km), 1920-1945**

Année	Train	Tram	Trolleybus	Bus postal	Total
1920	128.5	191.5	0	1	321
1925	146.4	188.4	1.3	1.8	337.9
1930	176.5	239.4	9.7	4.6	430.2
1935	151.5	217.4	21.8	5.5	396.2
1940	169.5	197.6	19.9	6.5	393.5
1945	284.8	333.6	12.2	16.7	647.3

Figure 24 **Tableau du nombre de passagers des transports publics en Suisse en million par année, 1920-1945**

Plusieurs observations ressortent de ces tableaux :

1. Les longueurs des réseaux de transport public augmentent peu par rapport à l'augmentation du nombre de passagers. Ces sont surtout les lignes de trolleybus et de cars postaux qui se sont multipliées.
2. Le nombre de passagers connaît une hausse exceptionnelle entre 1940 et 1945. Ceci est dû à de nombreux facteurs comme le transport des troupes militaires mais aussi aux restrictions sur les carburants et d'autres matériaux nécessaires au trafic motorisé privé pendant la guerre. Bien que les restrictions affectent aussi les transports motorisés publics, ceux-ci restent opérationnels.
3. On observe une réduction de la longueur du réseau de tram dès 1925. En parallèle, le réseau de trolleybus se développe et se substitue progressivement en de nombreux endroits au tram. Ce processus s'accéléra dans les années d'après-guerre.
4. Les longueurs des réseaux ferroviaires et de bus postaux sont sensiblement supérieures aux réseaux de tram et de trolleybus. Pourtant ce sont ces derniers qui attirent le plus de voyageurs. On peut donc en déduire une grande intensité de déplacements dans les zones urbaines où se trouvent les réseaux de tram et de trolleybus.

De manière générale, le nombre de passagers des services de transport public augmente de manière spectaculaire au point qu'on puisse réellement parler de moyens de transport de masse. En 1945, la Suisse compte 4.43 millions d'habitants. Avec un total de 968.7 millions de trajets en transport public, cela fait près de 220 trajets par habitant par année.

Source : Markus Sieber, Schneller, weiter, billiger, mehr? Mobilität und Verkehr in der Schweiz seit 1918, Verkehrsgeschichte Schweiz, Band 3 (Zürich: Chronos, 2022), 61.

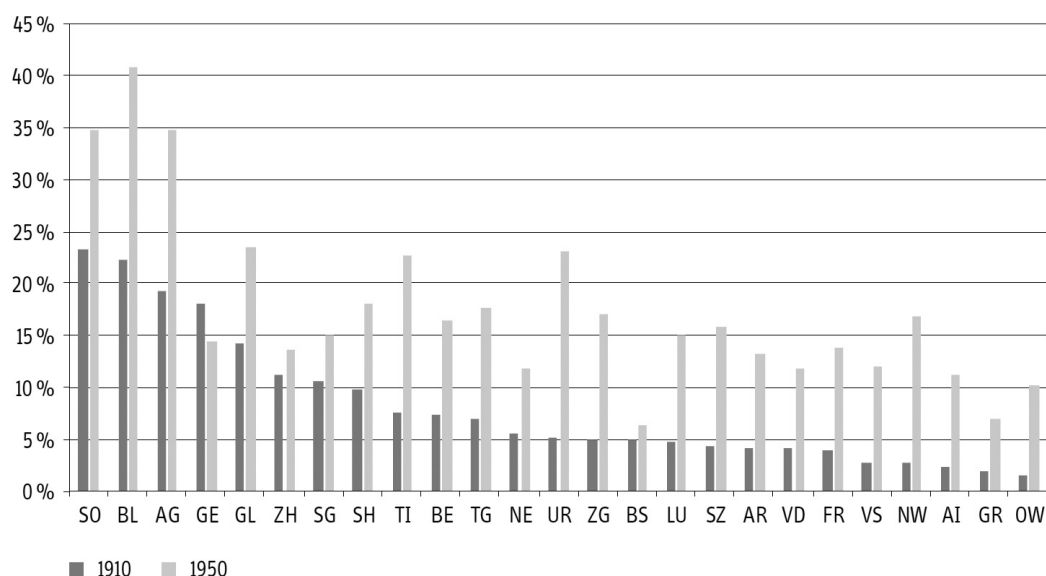


Figure 25 **Graphique de l'évolution de la proportion de pendulaires au sein de la population active par canton, 1910-1950**

On observe une hausse importante entre 1910 et 1950. Dans le canton de Vaud, le taux passe de 4% à 11%. La mobilité des travailleurs demeurent donc relativement faible puisque près de 90% d'entre eux travaillent encore dans leur commune de domicile dans le canton de Vaud. Toutefois, les données manquent pour observer l'évolution de la distance entre le domicile et le lieu de travail sur cette période.

Source : Markus Sieber, Schneller, weiter, billiger, mehr? Mobilität und Verkehr in der Schweiz seit 1918, Verkehrsgeschichte Schweiz, Band 3 (Zürich: Chronos, 2022), 212.

un produit de consommation courant. Jusque tard dans le 20^e siècle, de nombreux enfants marchent une grande partie de l'année pied nu ou avec des chaussures en bois. On ne possède encore qu'une paire de chaussures, au mieux une deuxième pour le dimanche²¹.

Au début du 20^e siècle, malgré les grands changements sociétaux, les motifs principaux de mobilité restent globalement les mêmes qu'au siècle précédent : aller à l'école, au travail, faire des achats, visiter des proches. Si le trajet pour le travail s'est peut-être allongé depuis le siècle précédent, le trajet pour l'école s'est probablement raccourci, grâce à un plus grand nombre d'écoles, tandis que le trajet d'achat est encore circonscrit à un environnement proche du domicile, ce qui ne change qu'à partir des années 1950 avec la propagation des grands magasins. Jusqu'alors, ce sont les marchandises qui vont aux gens et non l'inverse²².

La nouveauté concerne peut-être la mobilité de loisirs, qui commence à se répandre hors des milieux aristocrates et bourgeois. Avec la réglementation des horaires de travail, de plus en plus de personnes disposent de temps en dehors de leur activité professionnelle. Toutefois, ce temps peut difficilement être considéré comme du temps libre. D'une part, de nombreux ouvriers continuent à exercer des activités agricoles annexes pendant une bonne partie du 20^e siècle et d'autre part de nouvelles obligations apparaissent en raison notamment d'exigences accrues en matière de tâches ménagères et familiales²³. Ceci s'observe par exemple sur les plans cadastraux de la commune de Prilly du début du 20^e siècle, où fourmillent autour des bâtiments

²¹ Haefeli, 113.

²² Haefeli, 96-97.

²³ La réduction de la taille du foyer, passant progressivement de la famille élargie à la famille nucléaire y contribue. Haefeli, 146-47.

principaux une multitude de dépendances : atelier, hangar, fenil, poulailler, réduit, chambre à lessive, bûcher, clapier, écurie, étable à porcs, ou encore latrines²⁴. Leur présence illustre la part encore importante de l'économie domestique au début du 20^e siècle, qui requiert un temps considérable.

En outre, il n'est pas encore question de vacances. Dans le secteur privé, la question des vacances ne commence à être discutée qu'après la première guerre mondiale. Avant cela, elles sont tout au plus accordées à titre d'acte de charité ou de cadeau. Les employés du secteur public sont les premiers à bénéficier d'un droit aux vacances à partir du dernier quart du 19^e siècle²⁵, bien que les fonctionnaires de la commune de Prilly doivent attendre le début des années 1930²⁶. Les vacances ne sont réglementées pour la première fois au niveau fédéral qu'en 1966. C'est aussi seulement dans les années 1960 que le samedi devient un jour chômé. Par conséquent, les vacances ne relèvent pas d'un phénomène de masse durant la première moitié du 20^e siècle en Suisse.

Cependant, l'augmentation du nombre d'associations et leur popularisation à partir de la deuxième moitié du 19^e siècle témoignent d'un gain d'importance des activités de loisirs. Vers 1900 en Suisse, on compte une association pour cent habitants. C'est dix fois plus qu'en 2010²⁷. Si les premières associations apparaissent en relation avec un renforcement du sentiment national, elles suivent souvent par la suite des objectifs sportifs, en lien avec les tendances hygiénistes du début du 20^e siècle. C'est dans ce contexte que sont fondées à Prilly la société de chant en 1891, la fanfare en 1899, la société de gymnastique en 1907, le club de football en 1922 et le club de cyclisme en 1930²⁸. L'engouement pour le sport s'observe aussi à l'échelle nationale, surtout pendant l'entre-deux-guerres. De nouvelles infrastructures sont construites, comme le Hardturm de Zurich en 1928 et des événements d'envergure internationale ont lieu : la Suisse est championne d'Europe de hockey sur glace en 1926 à Davos et les deuxièmes Jeux olympiques d'hiver ont lieu à Saint-Moritz en 1928²⁹.

En parallèle de la popularisation des activités sportives et culturelles, se façonne une nouvelle image de la nature comme un lieu de détente et de bien-être en opposition aux villes surpeuplées et polluées³⁰. L'air frais et la lumière naturelle guérissent les maux de la société moderne industrielle. À cela s'ajoute une esthétisation du corps humain et donc un besoin de l'entretenir : « *l'exercice quotidien du corps est donc devenu un impératif pour l'individu civilisé* »³¹. La conquête de la nature, l'envie d'aller toujours plus loin, là où l'air est encore plus frais et pur s'inscrit comme une tendance durant l'entre-deux-guerres. Des magazines populaires comme *Schweizer Familie* sont remplis de reportages et d'articles décrivant les activités en plein air de la population suisse³². Les associations sportives, comme le Club alpin suisse ou les groupes socialistes des Amis de la nature, transmettent aux nouvelles générations

24 Schertenleib, *Prilly à l'ombre d'un tilleul*, 40.

25 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 146-47.

26 Schertenleib, *Prilly à l'ombre d'un tilleul*, 98.

27 Haefeli, 100.

28 Schertenleib, *Prilly à l'ombre d'un tilleul*, 160-65.

29 Walter, *Histoire de la Suisse, La Création de la Suisse Moderne (1830-1930)*, 4 : 150.

30 François Walter, *Les Suisses et l'environnement: une histoire du rapport à la nature du XVIII^e siècle à nos jours*, Collection Histoire (Carouge-Genève: Ed. Zoé, 1990), 34-104.

31 Marcel Suter, « Haltung und Bewegung », in *Die Verwissenschaftlichung des Alltags: Anweisungen zum richtigen Umgang mit dem Körper in der schweizerischen Populärpresse, 1850-1900*, par Beatrix Mesmer (Chronos, 1997), 196. Traduit par l'auteur.

32 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 245.

une connotation positive de l'activité physique et l'image d'une nature comme un espace de loisir. Par le biais d'excursions, de nombreuses personnes qui n'en ont normalement pas les moyens peuvent découvrir des régions nouvelles de leur pays. Cependant, en même temps que l'accessibilité s'accroît, l'imaginaire des régions naturelles immaculées s'éloigne de la réalité. La nature suisse se transforme en paysage de loisir pour les masses³³ (Figure 26).

Les nouveaux moyens de transport sont indispensables pour rendre possible les nouvelles activités de loisirs. Le vélo, le tram, le bus et le train ne sont pas seulement une condition importante pour le développement du trafic pendulaire, ils sont également de plus en plus appréciés pour les excursions récréatives, même si avant la seconde guerre mondiale, la majorité de la population n'utilise les moyens de transport sur rail en dehors de trajets professionnels que pour des occasions particulières. Cependant, l'introduction de billets à prix réduit pour les voyages en famille ou les voyages le dimanche durant les années 1920 élargit l'accessibilité aux services de transport. Par exemple, en 1938, ce sont plus de 9 millions de passagers qui voyagent avec des billets à prix réduit des CFF³⁴.

Ainsi, parmi les différents moyens de transport, c'est surtout le train qui brise les frontières de l'espace et rend accessible des territoires jusqu'ici inexplorés, d'abord à quelques privilégiés fortunés puis au plus grand nombre. Les chemins de fer, grâce à la crémaillère et à des investissements colossaux, s'étendent jusque dans les vallées reculées et cimentent le pays, tant du point de vue géographique qu'identitaire. En 1912, la plus haute gare d'Europe ouvre à 3'545 mètres au Jungfrau. Le train fait partie du paysage suisse.

Avant la première guerre mondiale, le réseau a déjà presque atteint son étendue actuelle³⁵. Bien que le transport ferroviaire ne périclité pas pendant le 20^e siècle, loin de là, son âge d'or touche gentiment à sa fin. Pour mieux comprendre les bouleversements qu'ont apportés les chemins de fer et les phénomènes auxquels ils ont participé, voire enclenchés, le prochain sous-chapitre s'attarde sur leur épopée, sous l'angle de la relation entre urbanisme et mobilité.

33 Sieber, 245-56.

34 Sieber, 252.

35 En 1914, le réseau ferroviaire suisse a une longueur de 5077 km. En 2022, la longueur est de 5196 km. Sieber, 45.

Bergessehnsucht



Dem Schweizer nehmt die Felsen —
 Wohin mag er noch ziehn?
 Die Heiris und die Elfen —
 Sie müßten fern verblühn.

Figure 26

Bergessehnsucht : caricature des excursions dans les montagnes suisses, 1930

Le journal satirique zurichois *Nebelspalter* montre par ce dessin que déjà dans l'entre-deux guerre le tourisme alpin devient une activité populaire. Les montagnes sont colonisées par des chalets et les chemins de randonnée sont congestionnés.

Source : *Nebelspalter* 1930 Heft 33, 16.

1.2 La révolution ferroviaire

Les trains révolutionnent les déplacements. Jamais de telles vitesses n'ont été atteintes par aucun autre moyen de transport. Dès la moitié du 19^e siècle, des locomotives anglaises dépassent les 120 km/h. Il en résulte pour le voyageur un rétrécissement de l'espace : « *Même les idées élémentaires du temps et de l'espace sont devenues chancelantes. Par les chemins de fer, l'espace est anéanti, et il ne nous reste plus que le temps* »³⁶.

Outre l'objet roulant, l'infrastructure ferroviaire brise les codes de ce qu'était la voie jusqu'ici. La vitesse impose un tracé rectiligne, de larges courbes pour les virages et un terrain aussi plan que possible. Ceci distingue radicalement la forme de la voie ferrée de celle de la route qui est bien plus conciliante avec le terrain. Jusque-là, le progrès technique du déplacement terrestre s'accommodait des routes existantes, amendées si besoin par le remplacement du revêtement, l'élargissement ou la rectification du tracé. Désormais, le chemin de fer engendre un réseau entièrement neuf qui se surimpose aux précédents.

L'avènement de cette nouvelle voie dédiée exclusivement à la locomotion mécanisée se présente comme l'occasion d'éradiquer toutes entraves à la continuité du mouvement. Les croisements sont minimisés et lorsque les tracés se recoupent, les voies sont superposées ou le trafic routier est interrompu pour donner la priorité au train. Néanmoins, la fluidité du trafic ferroviaire n'est rendue possible qu'aux dépens des autres moyens de transport. L'interdiction de franchissement des voies ferrées entraîne de grandes coupures dans la continuité du réseau viaire, accentuée par les nuisances du mouvement mécanisé que sont le bruit et la fumée de la machine à vapeur.

En plus d'être conditionné par son tracé, le voyage en train est contraint par son itinéraire et ses haltes planifiées. L'essentiel de la voie ferrée n'est qu'une nuisance pour les localités sans gare ou possibilité de monter dans le train. La connectivité à large échelle prime sur l'échelle locale. On constate alors que les chemins de fer « *sont perdus pour les espaces intermédiaires, qu'ils traversent avec dédain, et à qui ils n'offrent qu'un vain spectacle* »³⁷.

Projets urbains pour les chemins de fer

Si les chemins de fer révolutionnent le transport sur de longues distances, leur intégration dans l'environnement urbain se présente initialement comme une grande difficulté, justement parce que la voie ferrée se distingue si fortement de la traditionnelle voie routière. Au milieu du 19^e siècle, l'intégration des chemins de fer en ville s'envisage par la séparation des moyens de transport.

36 Heinrich Heine, *Lutèce : Lettres Sur La Vie Politique, Artistique et Sociale de La France*, 1855, 327. Cité in Éric Alonzo, *L'architecture de la voie: histoire et théories* (École d'architecture de la ville & des territoires, 2018), 258.

37 Charles Dunoyer, *Esprit et Méthodes Comparés de l'Angleterre et de La France Dans Les Entreprises de Travaux Publics et En Particulier Des Chemins de Fer : Conséquences Pratiques Tirées Pour Notre Pays de Ce Rapprochement*, 1840, 104. Cité in Alonzo, *L'architecture de la voie*, 263.

L'ingénieur ferroviaire Ildefonso Cerdà érige le principe de séparation des modes de déplacement en une règle directrice de ses projets. Il théorise en 1861 la loi de la « vialité » dont la principale prescription est la continuité du mouvement³⁸. Ainsi, dans son projet de 1863 pour Barcelone, il imagine deux niveaux de circulation : la voie traditionnelle au niveau du sol et les chemins de fer en sous-sol (Figure 27). Quand les chemins de fer partagent tout de même le même sol que les autres moyens de transport, ils en sont clairement séparés horizontalement (Figure 28).

Dans de nombreuses grandes villes, le principe de séparation des flux par superposition verticale s'impose comme le seul moyen capable de ne pas compromettre l'idéal de vitesse et de continuité du mouvement mécanisé sur rail. À Londres, un réseau ferroviaire sous-terrain, communément appelé métro, se concrétise dès les années 1860 (Figure 29). On admire à New York la superposition verticale de nombreuses voies, synonyme d'une plus grande modernité (Figure 30).

Pourtant, on ne cherche pas toujours à intégrer les chemins de fer dans le tissu urbain existant. Parfois, la nouvelle infrastructure se superpose simplement à la ville. En 1855, Joseph Paxton projette pour Londres la Great Victorian Way, un bâtiment infrastructure qui mélange rue, voie ferrée, commerces et habitations. S'étendant sur plusieurs kilomètres, le projet ceinture une partie de la ville et fonctionne donc à la fois comme une voie de communication autonome et comme une nouvelle infrastructure de déplacement rapide superposée au réseau viaire existant (Figure 35).

Alors que dans le projet de Paxton, seul le bâtiment est façonné par l'infrastructure, d'autres vont plus loin et imaginent une ville informée par les chemins de fer. En 1894, Arturo Soria y Mata publie son projet de Cité linéaire pour la périphérie de Madrid et décrit comme suit le rapport entre ville et transport : « *Vu que les voies ferrées sont les moyens de communication les plus rapides et fréquents et les moins coûteux, les villes devront prendre, nécessairement, la forme allongée et linéaire des voies ferrées* »³⁹. La voie centrale d'une largeur de 40, 60 ou 100 mètres garantit la séparation des différents moyens de transport, structure la ville et s'étend sur une longueur indéfinie (Figure 31). L'idée d'un développement urbain linéaire guidé par la forme de l'infrastructure de transport connaîtra une certaine postérité, notamment avec les projets Roadtown d'Edgard Chambles publié en 1910 (Figure 33) et d'Ivan Leonidov pour Magnitogorsk en 1930 (Figure 34).

Les quelques projets présentés démontrent la relation complexe et parfois contradictoire entre ville et transports à l'ère du mouvement mécanisé. Ils illustrent aussi comment la planification des chemins de fer invalide les pratiques compositionnelles qui régissaient jusqu'alors la géométrie des maillages viaires. Les notions de vitesse, de réseaux et d'efficacité jouent un rôle prépondérant dans la conception des transports ferroviaires. Si les villes ne se plieront que rarement à ces exigences, les chemins de fer trouveront une plus grande liberté pour façonner les territoires au-delà des frontières urbaines préindustrielles.

38 Alonzo, *L'architecture de la voie*, 278-79.

39 Arturo Soria y Mata et Georges Benoit-Lévy, *La cité linéaire: nouvelle architecture de villes*, réédition de la traduction de française de 1913 (Paris: Centre d'Etudes et de Recherches Architecturales (CERA), 1979), 16. Cité in Alonzo, *L'architecture de la voie*, 288.

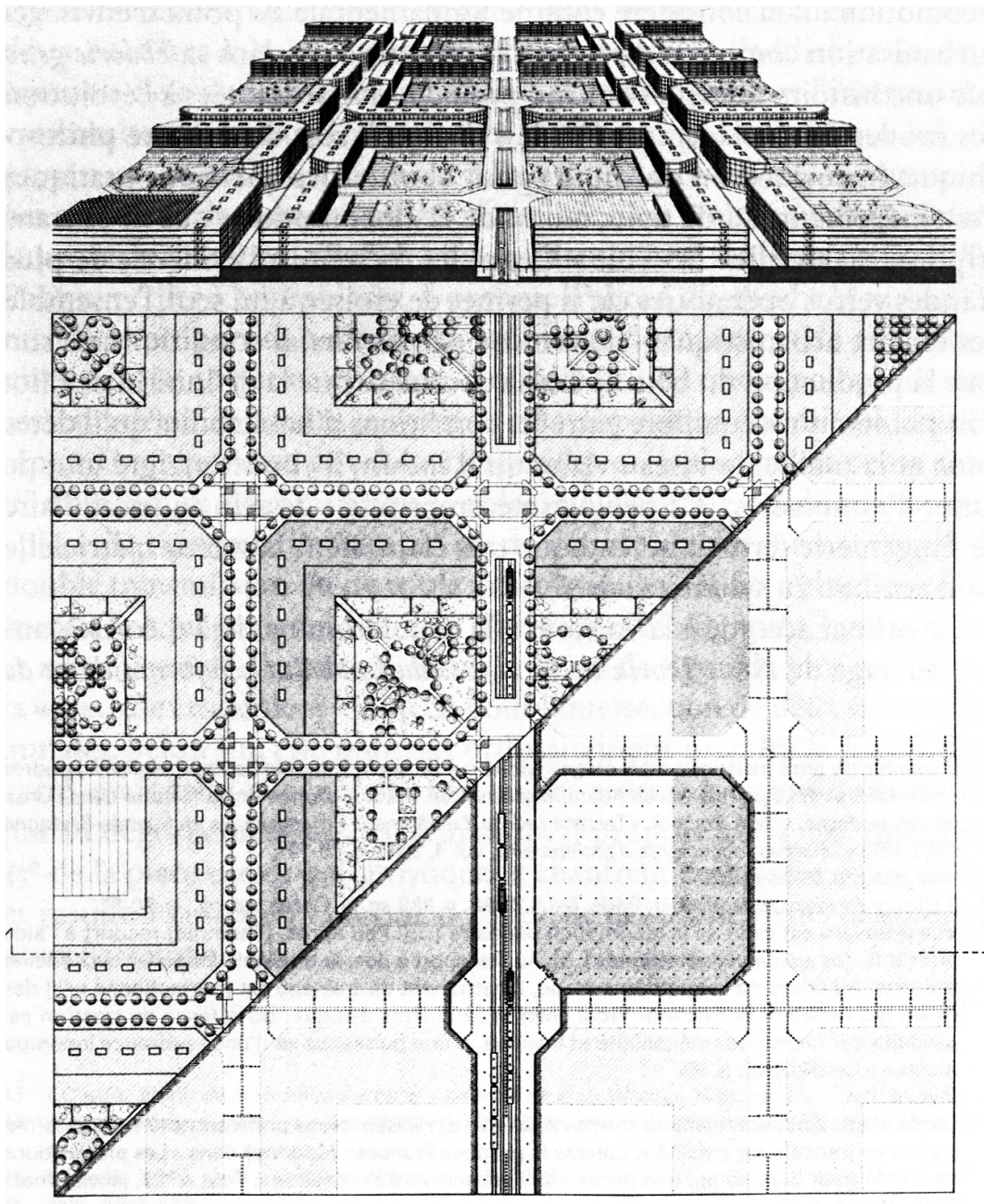


Figure 27 Plan et perspective d'un îlot barcelonais traversé en sous-sol par une ligne de chemin de fer, d'après l'avant-projet de « docks » d'Ildefons Cerdà, 1863

Source : Éric Alonzo, *L'architecture de la voie: histoire et théories* (École d'architecture de la ville & des territoires, 2018), 277.

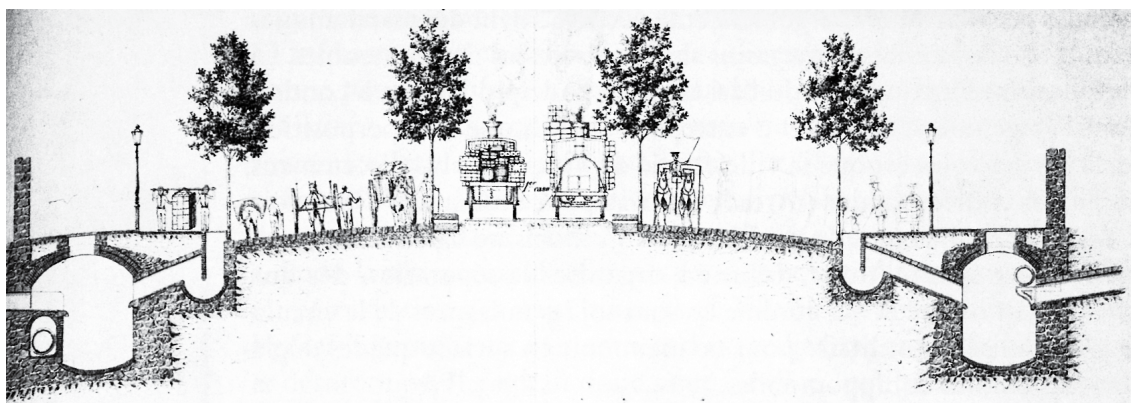


Figure 28 Coupe d'une rue barcelonaise de 35 mètres de large dont le centre est destiné au transport ferroviaire, par Ildefons Cerdà, 1855

Source : Éric Alonzo, *L'architecture de la voie: histoire et théories* (École d'architecture de la ville & des territoires, 2018), 277.



Figure 29 Coupe d'une rue londonienne montrant les circulations terrestres et souterraines, 1860

Source : The Illustrated London News, Proposed Station at Baker Street, 7 avril 1860.

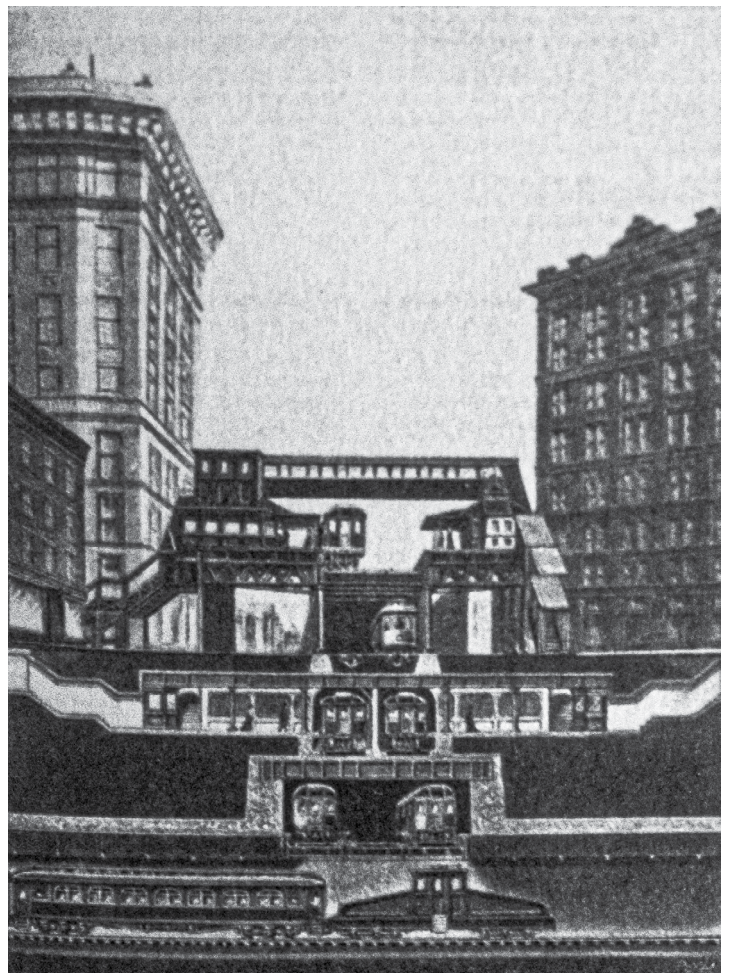


Figure 30
Coupe d'un croisement de
voies ferrées new-yorkaises, 1907

Source : Éric Alonzo,
L'architecture de la voie: histoire et
théories (École d'architecture de la
ville & des territoires, 2018), 329.

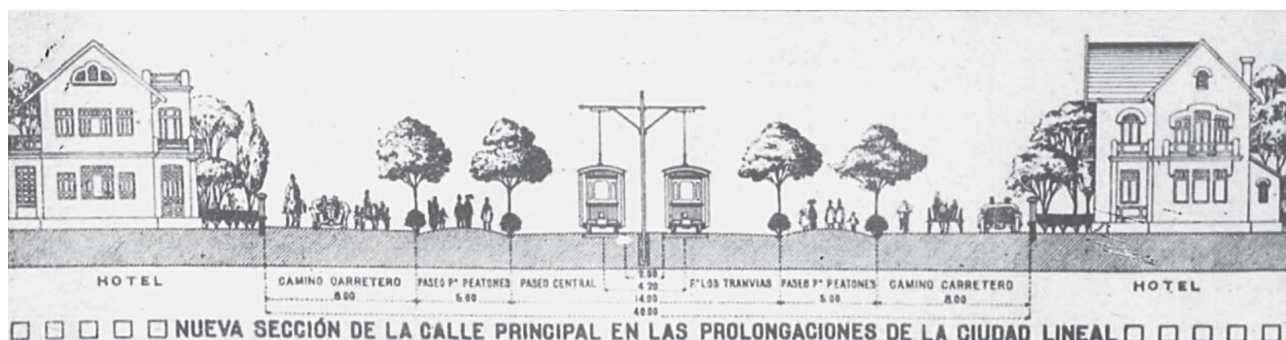


Figure 31 Coupe de la Cité linéaire d'Arturo Soria y Mata, 1894

Comme chez Cerdà, le principe de séparation des flux structure la composition transversale de la voie.

Source : Éric Alonzo, L'architecture de la voie: histoire et théories (École d'architecture de la ville & des territoires, 2018), 290.

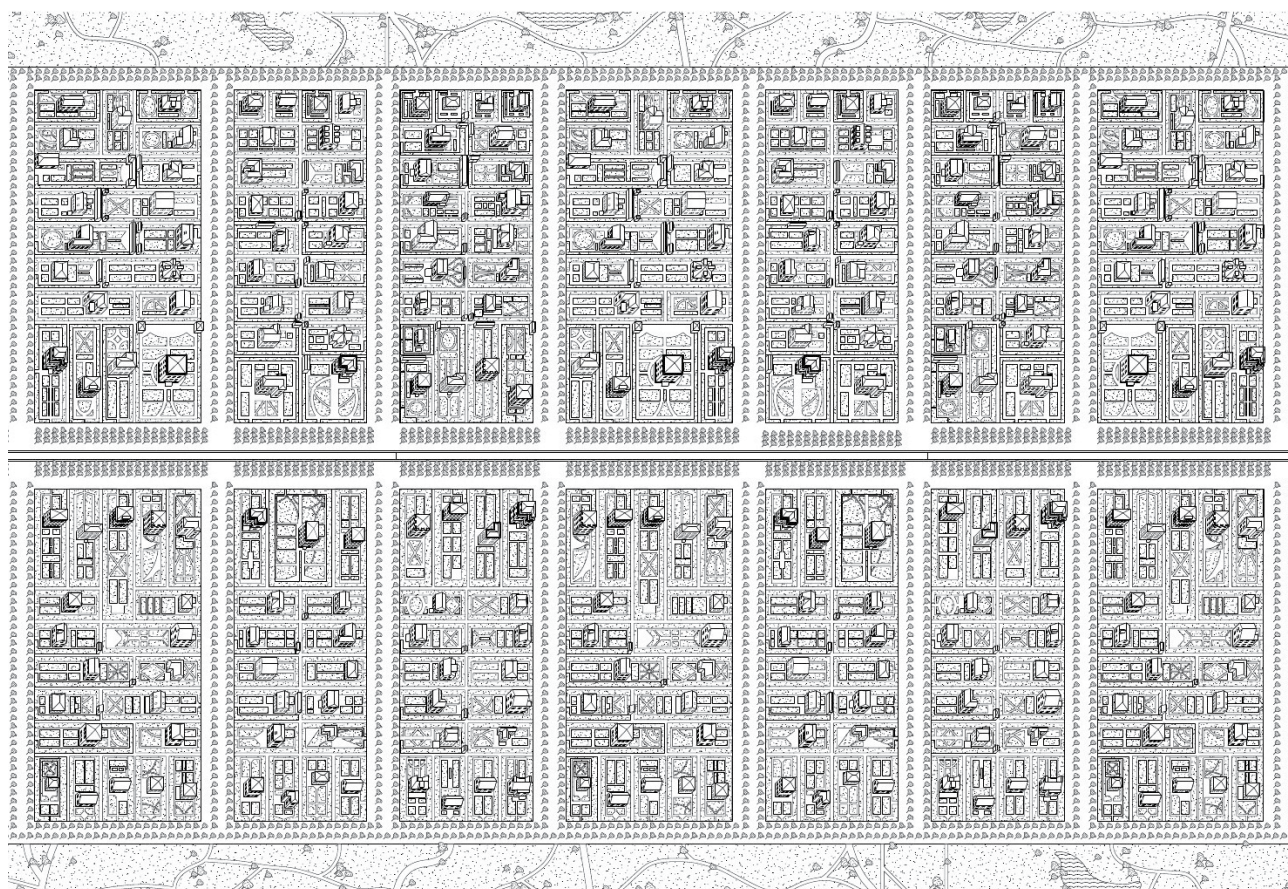


Figure 32 Plan d'un tronçon de la Cité linéaire d'Arturo Soria y Mata imaginée en 1894

Le dessin est une réinterprétation du projet et exacerbe le principe générique du développement urbain. À l'origine, le projet qui a pour site la périphérie de Madrid se doit de composer avec le territoire existant. Par conséquent, il prend une forme courbe qui ceinture la capitale espagnole.

Source : Giuseppe Allegri, Laura Bruder, Felicia Liang, Noah Steiner, ETH Zürich Studio Adam Caruso FS 2018, <https://caruso.arch.ethz.ch/project/733> (consulté le 17.12.23).

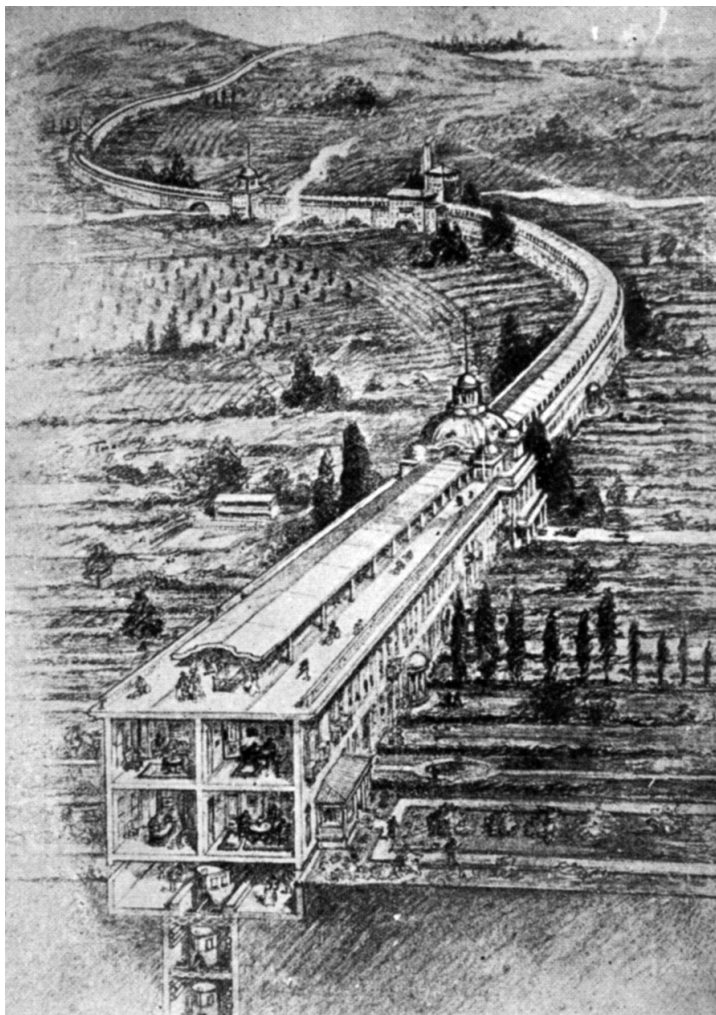


Figure 33
Dessin de la couverture du livre
Roadtown d'Edgard Chambles publié en 1910

Le bâtiment infrastructure se compose de plusieurs niveaux de voies ferrées superposées, un niveau d'habitation et une rue sur le toit.

Source : Éric Alonzo, L'architecture de la voie: histoire et théories (École d'architecture de la ville & des territoires, 2018), 269.

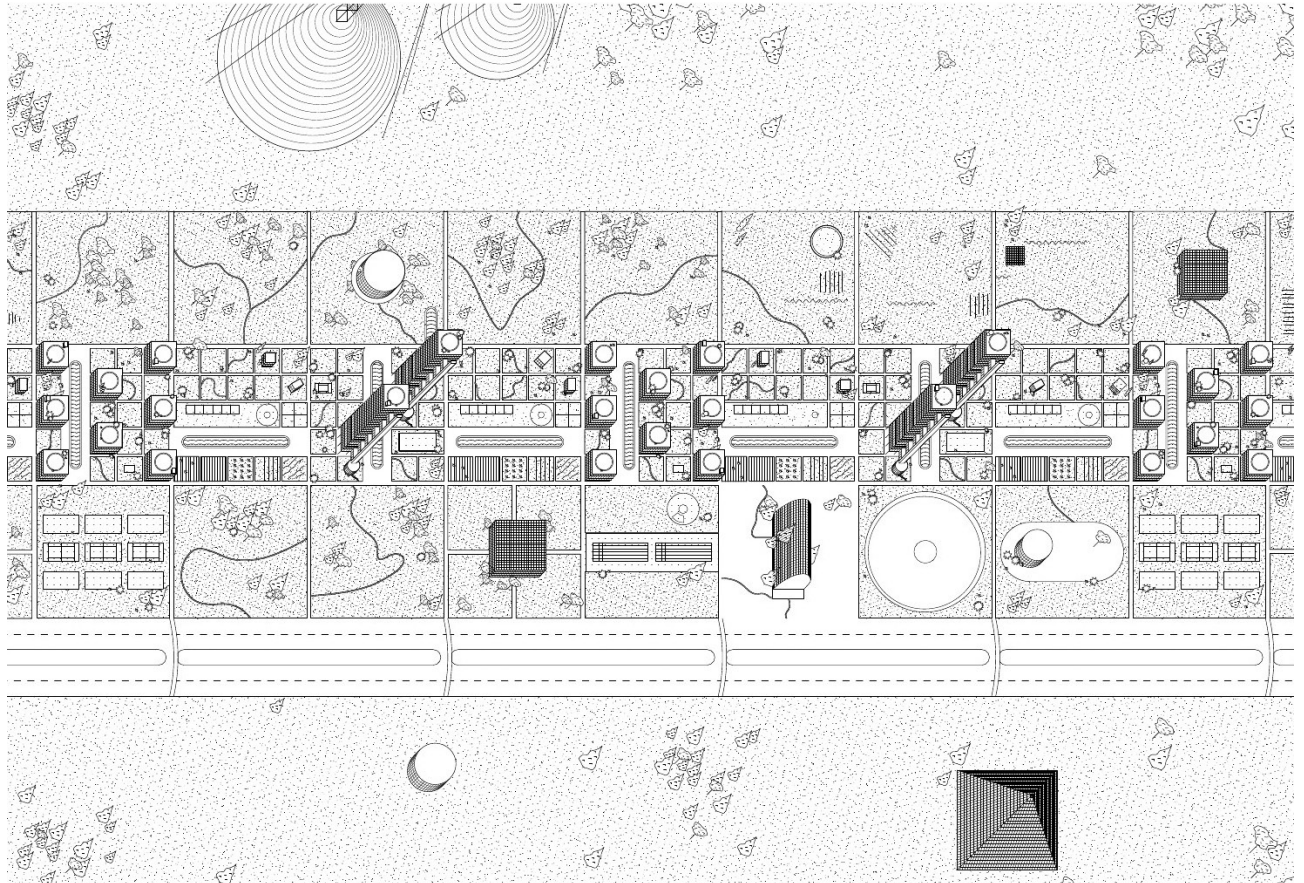


Figure 34 **Plan axonométrique du projet de ville linéaire pour Magnitogorsk par Ivan Leonidov projeté en 1930**

Source : Giuseppe Allegri, Laura Bruder, Felicia Liang, Noah Steiner, ETH Zürich Studio Adam Caruso FS 2018, <https://caruso.arch.ethz.ch/project/733> (consulté le 17.12.23).

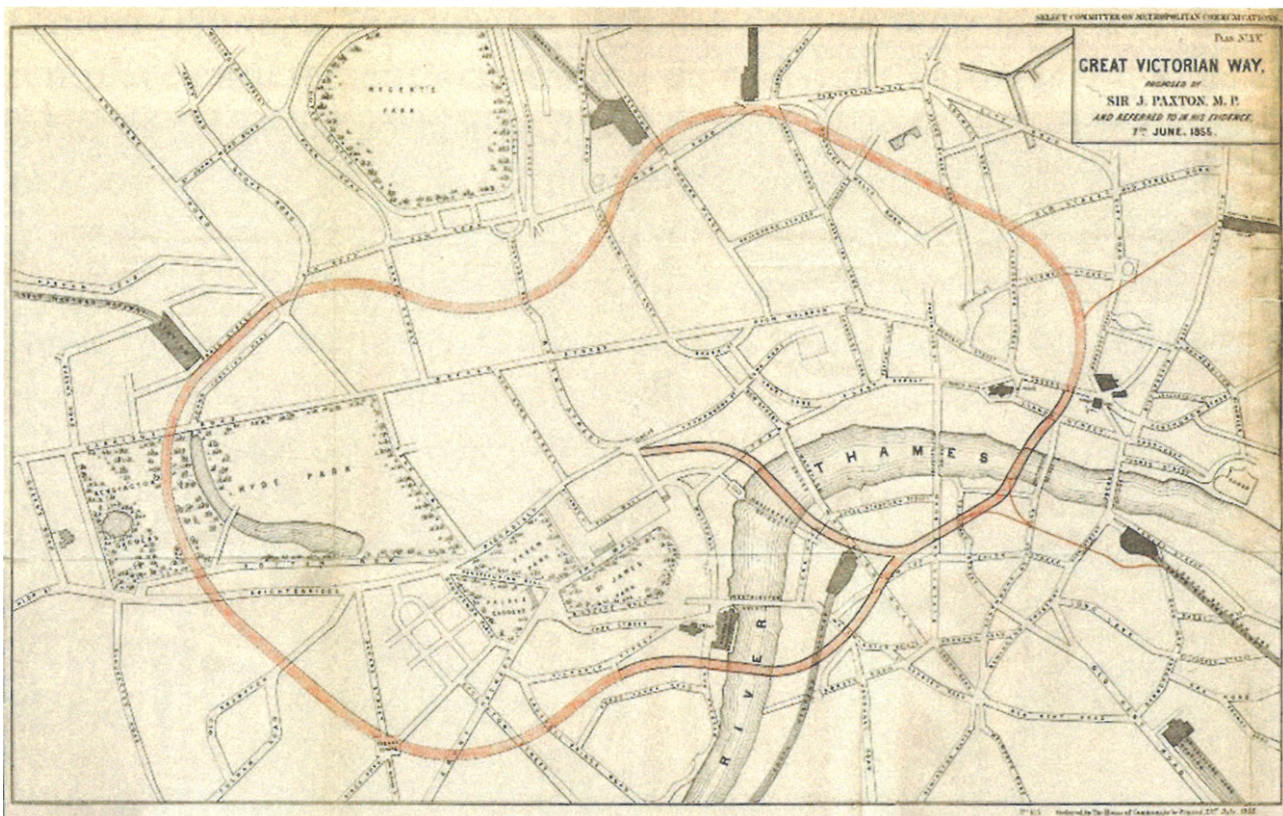


Figure 35 Plan et coupe perspective de La Great Victorian Way de Joseph Paxton : un projet non réalisé d'un bâtiment infrastructure de 33 kilomètres de long, 1855

Source : Éric Alonzo, L'architecture de la voie: histoire et théories (École d'architecture de la ville & des territoires, 2018), 267.

Chemins de fer et urbanisation à Prilly

Dès la naissance de la confédération suisse en 1848, la construction d'un réseau national de chemins de fer se présente comme l'une des tâches les plus pressantes. La réalisation et l'exploitation du réseau sont d'abord confiées à des entreprises privées avant d'entièrement passer en mains publiques en 1909, encouragés par des intérêts nationaux évidents en matière de commerce et de transport public, mais aussi d'organisation du territoire. Depuis le contrôle du transport de l'électricité sur de longues distances, l'implantation des usines n'est plus déterminée par les cours d'eau ou d'autres sources d'énergie naturelle. Ce sont davantage les questions d'accès et en particulier d'accès aux rails qui sont déterminantes. Même la proximité aux ressources premières peut passer au second plan, tant le train fait diminuer les coûts et les temps de transport et rend donc possible l'implantation d'activités économiques bien au-delà des limites préindustrielles. Ainsi, parmi de nombreux autres facteurs, le rail et le contrôle du transport de l'énergie permettent une nouvelle forme d'urbanisation⁴⁰.

Bien qu'il n'existe pas encore de politique d'aménagement du territoire à proprement parler, ni de politique des transports, les opportunités de développement urbain et économique derrière la planification des chemins de fer sont rapidement comprises. En 1853, alors que la ligne Lausanne-Bussigny doit être construite, des membres de la municipalité de Prilly essaient en vain de convaincre les décideurs d'en modifier le tracé pour que la commune puisse aussi bénéficier du transport ferroviaire (Figure 36). La ligne Lausanne-Echallens-Bercher (LEB), ouverte en 1873, connecte finalement la commune de Prilly au chef-lieu vaudois. Elle connaît un rapide succès tant pour le transport de personnes que de marchandises. Un an plus tard, la ligne de fret Lausanne-Renens favorise l'industrialisation de la région et amène à Prilly de nouvelles usines et donc de nouveaux emplois. Finalement, en 1899 est inaugurée la ligne de tram 7-17 entre Lausanne et Prilly. Le lotissement de terrains agricoles qui bordent les voies ferrées permet la construction de nombreux immeubles résidentiels. L'accès rapide à Lausanne est l'un des principaux arguments de vente (Figure 37).

La transition d'une économie du secteur primaire, devenue minoritaire au début du 20^e siècle à Prilly⁴¹, vers le secteur secondaire favorise l'urbanisation en libérant des terres agricoles pour la construction. De fait, les processus d'urbanisation et d'industrialisation sont indissociables. Il en résulte à Prilly durant la première décennie du 20^e siècle, un boom des constructions et de la démographie (Figure 38). En quinze ans, le nombre de bâtiments double, passant d'environ 100 en 1898 à 200 en 1913⁴². Face à l'apparition désordonnée de nouveaux bâtiments, la municipalité commande en 1912 son premier plan d'extension urbain, alors que les domaines de l'immobilier et de la construction relevaient jusqu'ici du privé. Des règles en matière de construction sont introduites au cours des années 1920, comme l'alignement des bâtiments le long de la voirie. En 1930, plus des deux tiers des immeubles datent du 20^e siècle⁴³.

40 François Walter et Marco Zanoli, *Atlas historique de la Suisse: l'histoire suisse en cartes*, 3e édition augmentée (Neuchâtel: Éditions Livreo-Alphil, 2022), 161.

41 Amaudruz, 58.

42 Schertenleib, *Prilly à l'ombre d'un tilleul*, 69.

43 Schertenleib, 116-33.

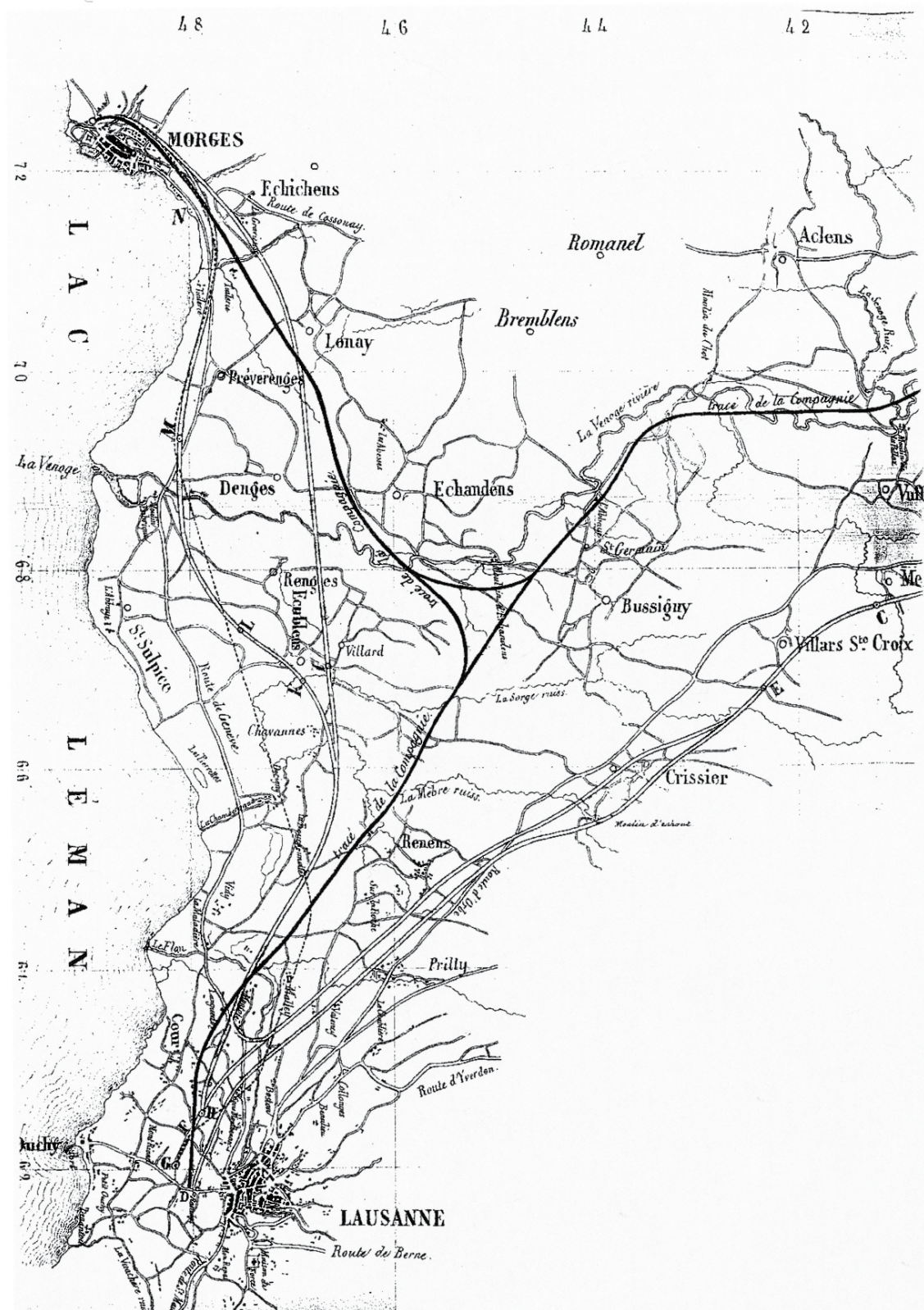


Figure 36 Plan du projet de chemins de fer entre Lausanne, Morges et Bussigny par la Compagnie Ouest Suisse, 1853

Les représentants de la municipalité de Prilly aurait préféré un tracé passant bien plus proche de la commune. Toutefois, le grand conseil vaudois accepte le projet de la Compagnie Ouest Suisse et les voies ferrées sont réalisées en 1856 sans apporter de grands bénéfices directs à Prilly.

Source : André Schertenleib, Prilly à l'ombre d'un tilleul: de la fin du XIXe siècle aux années 1930 (Commune de Prilly, 2000), 28.



Figure 39

Photo de la gare de Prilly-Cery sur la ligne du LEB, 1910

La locomotive à vapeur est encore en fonction jusqu'en 1936, lorsqu'a lieu l'électrification de la ligne. Jusqu'ici, les bruits et odeurs de la locomotive à vapeur font souvent l'objet de plaintes des habitants. Quelques accidents avec des animaux domestiques ont fini par donner une image mitigée au LEB. La ligne apporte toutefois de nombreux avantages : ses rames sont pleines aux heures de pointe, elle permet le transport des marchandises jusqu'aux marchés de Lausanne et soulage les services postaux.

Source : Archives communales de Prilly

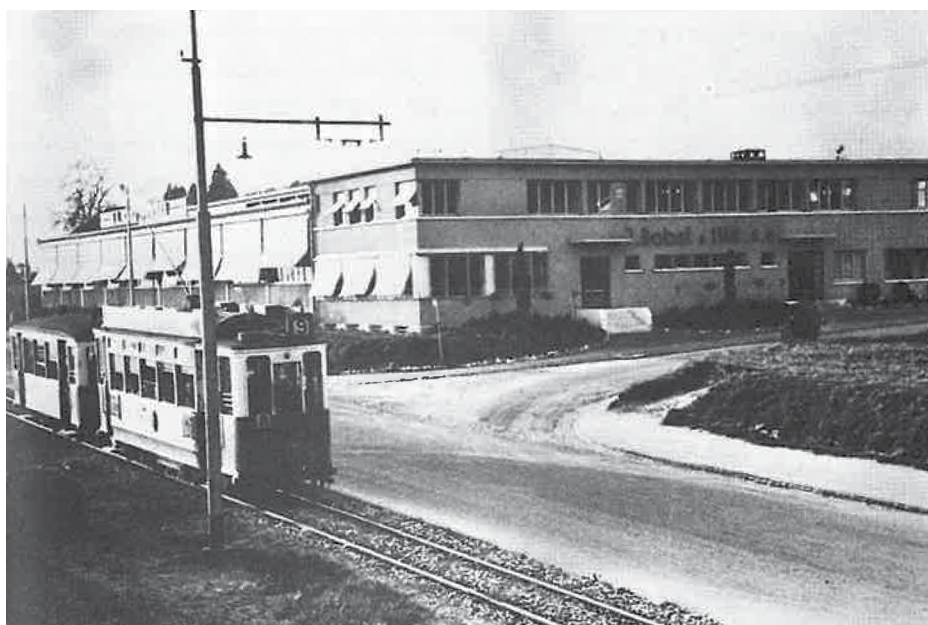


Figure 40

Photo de la ligne de tram 9-19 reliant Renens à St-François avec l'usine Bobst SA en arrière plan, 1938

La ligne de tram s'ajoute à la ligne de fret existante entre Sébeillon et Renens et permet donc le transport de passagers. Les ouvriers peuvent ainsi se rendre en tram à leur lieu de travail, encouragés par des tarifs préférentiels souvent obtenus par les entreprises.

Source : Archives communales de Prilly



Figure 41

Photo de l'inauguration de la ligne de tram 7-17 reliant Prilly à Lausanne, 1899

La route de Cossonay, qui est pourtant l'artère principale de Prilly, est dans un état misérable. L'arrivée du tram est célébrée et la commune improvise pour l'occasion son premier drapeau sans aucune prise de décision officielle.

Source : Archives communales de Prilly

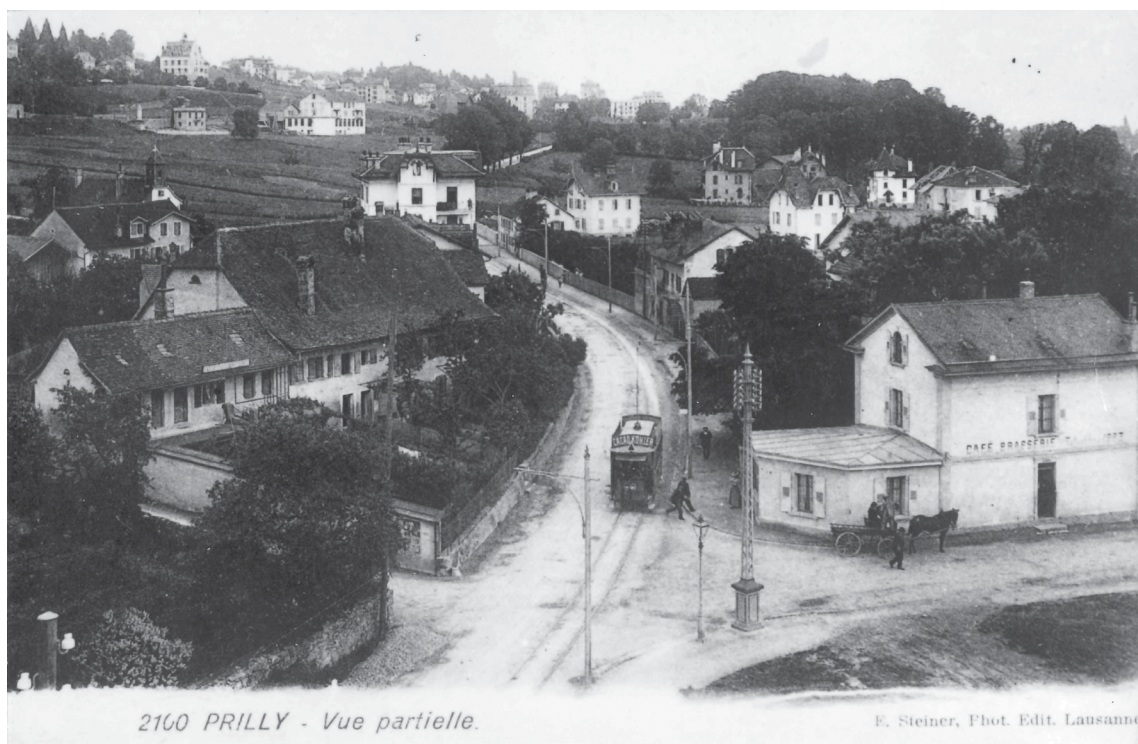


Figure 42

Photo du centre de Prilly et de la route de Cossonay fuyant en direction de Lausanne, 1908

Au premier plan se dresse un réverbère à gaz installé en 1903 et remplacé en 1909 par l'éclairage électrique. À côté se trouve le pylône téléphonique qui dessert la dizaine d'abonnés au réseau de la commune. Autrement, l'état de la route de Cossonay ne semble pas sensiblement meilleur que dix ans plus tôt.

Source : Archives communales de Prilly

1.3 Réseau routier

Alors que les chemins de fer bouleversent radicalement les transports, l'économie et l'organisation du territoire, ils ne rendent pas les routes désuètes pour autant. L'importance du réseau routier suisse est ancienne et les voies ferrées ne l'ont en aucun cas remplacé mais s'y sont plutôt superposées. La situation géographique suisse à la croisée des routes commerciales européennes nord-sud et est-ouest a depuis longtemps encouragé un réseau routier de qualité. Avant l'unification territoriale helvétique, les frais de douane et les péages représentent des recettes juteuses pour les autorités qui ne veulent pas les voir disparaître si les routes suisses doivent être contournées en raison de leur mauvais état ou voire de leur absence.

La gestion des routes est donc une tâche centrale des autorités suisses. L'existence du réseau précède la création de la confédération et même des cantons et donc son entretien est depuis longtemps assuré au niveau local. Quelques années après la création du canton de Vaud en 1803, suit une hiérarchisation du réseau en trois classes. Pour améliorer la connectivité et la cohésion du territoire cantonal, un plan d'amélioration du réseau routier est lancé en 1826. Le canton investit 20% de ses ressources financières dans le réseau routier pendant la première moitié du 19^e siècle⁴⁴.

Malgré les importants investissements cantonaux, l'entretien des routes relève surtout de la responsabilité des communes. D'un point de vue législatif, avant 1923, l'entretien et l'amélioration des routes cantonales à l'intérieur des localités incombent entièrement aux communes. À cela s'ajoutent le réseau communal et les chemins privés dont l'usage est aussi souvent public. Jusqu'au milieu des années 1950, l'entretien de la voirie engloutit davantage de moyens financiers que la construction et l'amélioration de routes⁴⁵.

À Prilly en 1900, les routes cantonales représentent deux tiers du réseau carrossable. Très utilisées, elles requièrent un entretien important. Celui-ci consiste le plus souvent à régulièrement étendre du gravier sur la voie, ou parfois, parce que le gravier est trop onéreux, d'autres matériaux tels que de la chaille⁴⁶ ou de la molasse. Jusqu'au milieu du 20^e siècle, les habitants se plaignent que les routes et chemins se transforment en marécage les jours de pluie et en amas de sable et de poussière dès que le soleil brille⁴⁷. La tenue de la plupart des chemins relève de la responsabilité privée et l'entretien des deux kilomètres de routes communales n'est que rarement abordée dans les procès-verbaux de la municipalité⁴⁸. L'essentiel des réseaux communaux et privés ne sont donc probablement pas carrossables au début du 20^e siècle.

Toutefois, l'entretien de la voirie devient une préoccupation grandissante pour les autorités de Prilly. Le premier poste de fonctionnaire communal à temps plein, créé en 1898 et désigné comme agent de police selon le cahier des charges de 1898, a principalement pour tâche l'entretien des chemins, des places et des routes :

44 Office fédéral des routes, « Les chemins historiques du canton de Vaud », 2003, 8-23.

45 Thomas Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie » (strassendaten.ch Bern, 2014), 34-35.

46 Pierres cassées en menus morceaux pour couvrir les routes.

47 Schertenleib, *Prilly à l'ombre d'un tilleul*, 120.

48 Schertenleib, 27.



Figure 44 Photo du revêtement d'une route avec du gravier, 1940

Source : Hans-Ulrich Schiedt, « Der Ausbau
Der Hauptstrassen in Der Ersten Hälfte Des 20.
Jahrhunderts », Wege Und Geschichte 3, 2004, 15.

« La tenue, le curage des fossés aussi souvent que besoin en est, mais au prescrit moins une fois l'an ; le maintien en bon état des déversoirs de façon que les eaux pluviales ou autres ne coulent ni ne séjournent sur les chemins ; le raclage de la boue sur la section communale de la route de Lausanne à Jougne et le balayage de la neige sur le trottoir ; le nettoyage des grilles et bouches d'égouts ou coulisses ; la réception, contrôle et épandage des matériaux de recharge ; pour ce dernier travail, un aide payé par la commune peut être accordé chaque fois que cela est nécessaire »⁴⁹.

Comme pour de nombreux autres aspects de la vie quotidienne en ce début de 20^e siècle, les routes sont de plus en plus perçues comme faisant partie des services publics et ne peuvent plus être laissées à la seule initiative privée. L'attribution de noms aux différents routes et chemins en est un exemple. Jusque tard dans le 19^e siècle, les routes ne portaient pas de nom distinctif. À Prilly, l'actuelle route de Cossonay, qui est une ancienne voie romaine, était dite « de Jougne en Franche-Comté à Saint-Maurice en Valais »⁵⁰. Si les voies routières portent originellement le nom de leurs destinations, leur appellation nouvelle, souvent sans rapport clair avec le territoire, témoigne d'un passage à une conception plus abstraite du réseau routier : une infrastructure quasi-générique, représentée d'une ligne blanche sur les cartes que n'importe qui, ignorant la géographie et la toponymie locales, peut emprunter.

49 Extrait du cahier des charges de l'agent de police, 1898, archives communales de Prilly.

50 Amaudruz, Prilly, des origines au XX^e siècle, 56.

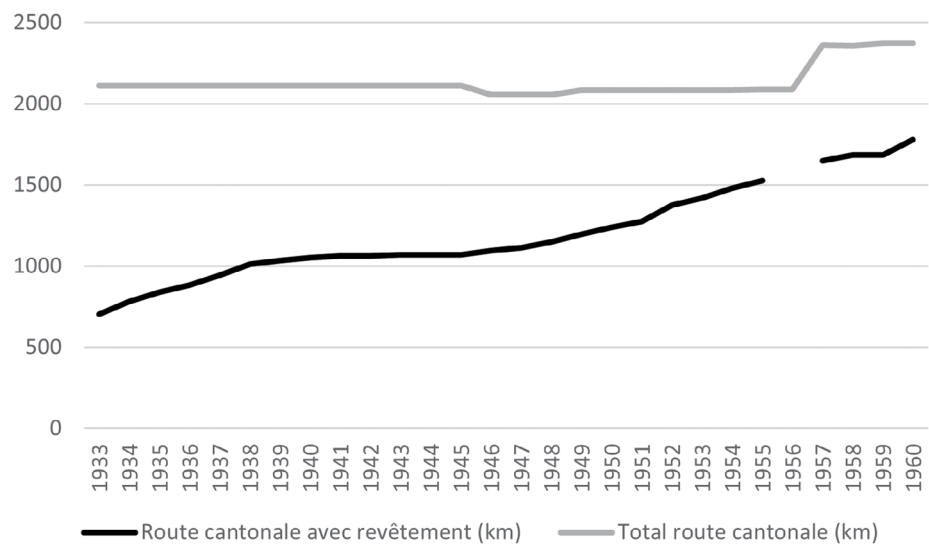


Figure 45 Graphique de l'évolution du revêtement des routes cantonales vaudoises, 1933-1960

Les données proviennent de l'Association Suisse des Professionnels de la Route (VSS en abréviation allemande) et n'ont été recueillies qu'entre 1933 et 1960.

En 1933 moins d'un tiers des routes cantonales ont un revêtement lisse et ferme contre près de trois quarts en 1960.

Source : ViaStoria, strassendaten.ch (consulté le 04.01.2024).

Lissage et affermissement des sols

Les problèmes de voirie ne sont pas le seul mal des communes périphériques. En ville également la chaussée soulève de nombreuses peines : boue, mauvaises odeurs, bruit et surtout poussière. Pour y remédier, on remplace les bouteroues⁵¹ par des trottoirs, on passe du caillou roulé aux pavés taillés, puis au macadam et finalement à différentes sortes de bitume⁵², telle que l'asphalte⁵³, qui se montrera la solution la plus convaincante. Dès la deuxième moitié du 19^e siècle, l'asphalte se répand sur les sols des villes européennes, d'abord sur les trottoirs puis sur les routes. Les bienfaits sont immenses : disparition de la poussière, absorption du bruit, nettoyage facilité et possibilité de circuler à plus grande vitesse⁵⁴. Il faut aussi ajouter à cette liste le faible coût de l'asphalte, surtout depuis la possibilité de fabriquer du bitume de synthèse à partir de pétrole brut dès la fin du 19^e siècle. De plus, l'asphalte scelle le sol et évite ainsi toute fuite de gaz ou d'eau provenant des réseaux souterrains⁵⁵.

Alors qu'à Paris, à Londres ou encore à Berlin, certaines rues sont déjà asphaltées dès les années 1830, notamment grâce au développement du rouleau compresseur, les villes suisses attendront quelques décennies avant de les imiter. Hors des villes, de nombreuses routes resteront caillouteuses jusque tard dans le 20^e siècle (Figure 44). Si la route cantonale entre Lausanne et Genève commence à être asphaltée

51 Dispositif servant à protéger les bâtiments et les piétons des moyeux des roues des véhicules.

52 David Ripoll, « Du caillou roulé au ciment coulé: métamorphoses du revêtement de sol à Genève (19e-20e siècles) », in *Le sol des villes* (MétisPresses, 2016), 103-8.

53 L'asphalte est un mélange de bitume, qui agit comme liant, et de matière inerte, comme du sable ou de la pierraille. L'asphalte existe naturellement et est connu depuis les temps bibliques et servait de mortier et de matériau d'étanchéité. On en trouve dans certaines régions suisses, notamment dans le Val-de-Travers. Voir Mathias Eidenbenz, « Technologie aus der Froschperspektive: eine Tour d'Horizon zur Geschichte des Strassenbelags », 12 avril 2001, 10.

54 Mirko Zardini, *Sensations Urbaines: Une Approche Différente à L'urbanisme*, éd. par Centre canadien d'architecture (Centre canadien d'architecture, 2005), 214.

55 Zardini, 239-40.



Figure 46 Photo du goudronnage d'une route à Bâle, 1915

Source : Hans-Ulrich Schiedt, « Der Ausbau Der Hauptstrassen in Der Ersten Hälfte Des 20. Jahrhunderts », *Wege Und Geschichte* 3, 2004, 15.

en 1902, le rouleau compresseur est utilisé pour la première fois à Prilly sur la route de Cossonay en 1914 et de nombreuses voies de desserte comme l'avenue de Floréal à Prilly ne sont asphaltées que dans les années 1950. De plus, la question du type de revêtement – asphalte, goudron, macadam ou pavage – reste ouverte pendant le 20^e siècle. Par exemple, à Zürich au début du siècle, toute sorte de revêtements sont expérimentés pour déterminer lequel est le plus approprié pour chaque situation (Figure 47). En Suisse, le goudron, un matériau issu de la transformation de la houille et promu au début du 20^e siècle par le docteur valaisan Ernest Guglielminetti, rencontre un certain succès. Aux États-Unis en revanche, les nouvelles routes seront souvent construites en béton⁵⁶.

Cependant, le temps fera de l'asphalte, ou du moins les revêtements bitumineux, les matériaux de prédilection des sols urbains et des infrastructures routières. « *L'asphalte a été à l'environnement urbain ce matériau révolutionnaire que le fer, le béton armé et le verre ont été à l'architecture moderne* »⁵⁷. Grâce à lui, de nombreuses nuisances sur les routes disparaissent et les déplacements gagnent en rapidité et en fluidité. Toutefois, l'asphalte n'est qu'un élément de la transformation de la voie routière depuis le début du 19^e siècle. Il n'est question ici que de revêtement, mais qu'en est-il de sa géométrie, de son intégration dans les villes et les campagnes et finalement de son architecture ?

⁵⁶ Alonzo, *L'architecture de la voie*, 357.

⁵⁷ Zardini, *Sensations Urbaines*, 242.

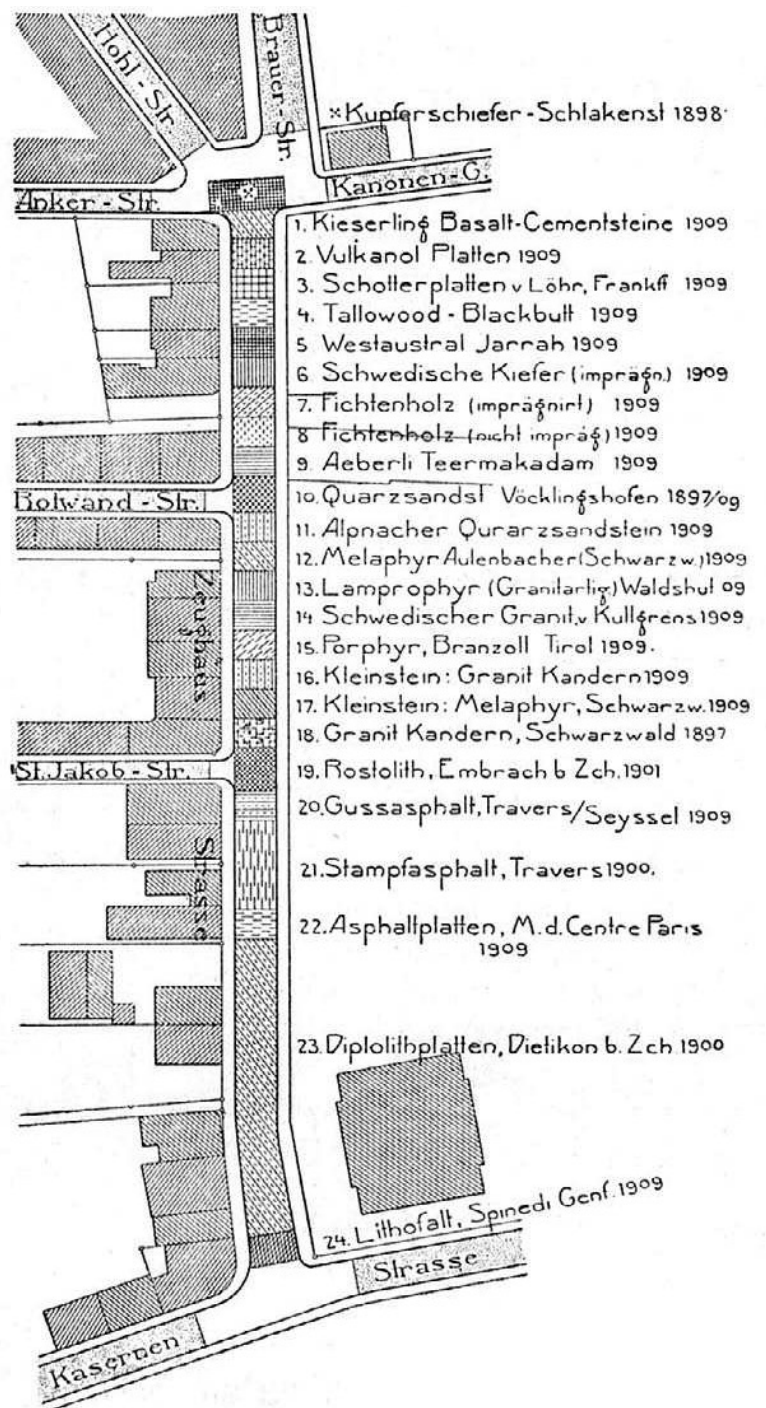


Figure 47
Plan d'une rue laboratoire
de revêtements routiers à Zürich, 1915

Entre 1897 et 1909, 24 revêtements différents sont mis en œuvre et testés.

Source : Schweizerische Zeitschrift der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, 1915.

Figure 48
Plan d'extension et d'amélioration du réseau
routier de Lausanne et de ses environs, 1905

Difficilement perceptible sur l'image, le plan distingue avec des lignes noires épaisses les nouvelles routes dont la construction est approuvée par le conseil communal, de celles qui ne sont encore que des projets et des routes existantes qui vont être élargies.

Source : Archives cantonales vaudoises



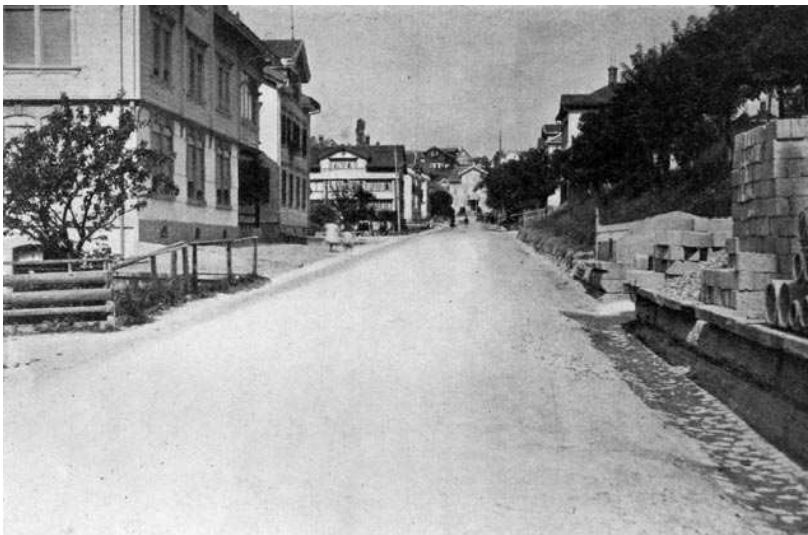


Figure 49 **Photos de la route principale à Herisau (AI) avant et après son revêtement, 1911**

Source : Hans-Ulrich Schiedt, « Der Ausbau
Der Hauptstrassen in Der Ersten Hälfte Des 20.
Jahrhunderts », Wege Und Geschichte 3, 2004, 14.

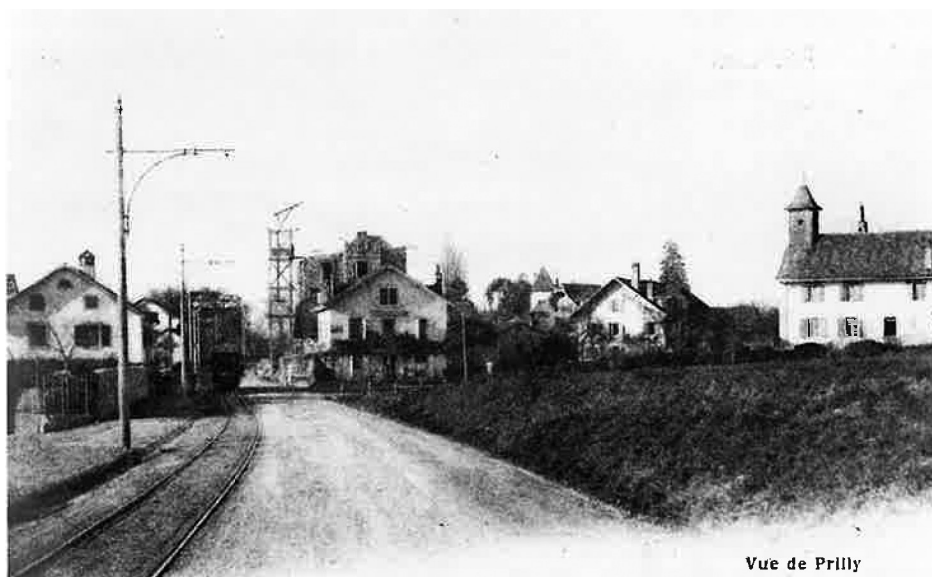


Figure 50 **Photo de la route de Cossonay à Prilly, 1904**
 Source : Archives communales de Prilly



Figure 51 **Photo de la route de Cossonay à Prilly, 1935**
 On constate une distinction entre la route et ses abords. La route dispose probablement d'un nouveau revêtement, dont il est difficile de déterminer s'il s'agit de goudron, d'asphalte ou de macadam. Dès 1914, un rouleau compresseur est utilisé pour les travaux d'entretien de la route de Cossonay. Durant les premières décennies du 20^e siècle, la voie est élargie sur de nombreux tronçons afin d'y flanquer des trottoirs, lorsqu'ils étaient encore absents.
 Source : Archives communales de Prilly

Je déclare d'abord, qu'autant par goût que par raison de fortune, je suis un piéton décidé, c'est-à-dire que je me sers tout bonnement de mes jambes pour me rendre où j'ai dessein d'aller ; c'est un titre au reste que je partage avec les quatre-vingt-dix-neuf centièmes au moins des habitants de la capitale : or, dans ma qualité de piéton, j'enrage et peste tous les jours contre l'innombrable quantité de voitures, qui sont comme autant d'ennemis renaissants contre lesquels il faut sans cesse me précautionner [...].

Voulez-vous le long du jour vous livrer dans votre chambre à l'étude ou aux tranquilles méditations ? impossible... Vous avez autour de vous un fracas insoutenable qui vous étourdit continuellement. La nuit, voulez-vous jouir des douceurs du sommeil, impossible encore... les riches ne se couchent qu'au lever du soleil ; et la nuit comme le jour, vous êtes assourdi par le bruit de leurs chars ; mais, ce n'est là qu'une légère partie des abus ; [...] dans les rues votre vie est sans cesse en danger.

Comment dépeindre la rapidité meurtrière des voitures, et l'insolence de tous ces coquins de cochers, qui aujourd'hui grimpés aussi haut que leurs impériales, paraissent de là vouloir dominer sur les piétons et sont tout prêts à les écraser ! [...] Il paraît aussi que jusqu'ici le Ministère s'en est bien peu inquiété ; car ces accidents se renouvellent tous les jours, et les Wiskis existent encore malgré les réclamations pressantes de l'humanité et de plusieurs Écrivains de nos jours. [...]

[Les voitures], dans une aussi grande ville que Paris, [...] peuvent être nécessaires aux femmes et aux gens âgés [...]. Bien des gens vont sans doute me reprocher d'être trop tolérant ; mais je leur recommande la patience, et qu'ils se donnent la peine de me suivre jusqu'au bout... Or, comme je ne veux plus que les roues d'aucunes voitures soient désormais teintes de sang humain, je statue irrévocablement que les cochers iront à pied et conduiront leurs chevaux par la bride. [...]

D'ailleurs, combien d'avantages dans le projet que je propose ! d'abord, plus de périls pour les piétons ; ils pourront aller et venir dans les vastes rues de cette capitale sans courir risque d'être moulus à chaque instant ; et il faut convenir que c'est beaucoup, car il est inconcevable que près d'un million d'hommes soient exposés à des dangers sans cesse imminents, parce qu'il entre dans l'arrangement de quelques riches d'aller en voiture ; plus de ce tracas bruyant qui trouble le sommeil et dérange les paisibles méditations des gens de lettres ; plus de ces gros cochers qui prennent aujourd'hui tant de plaisir à faire claquer leur fouet, et à écraser, ou tout au moins à éclabousser les passants, nous aurons la satisfaction de les voir à pied comme nous ; et sans doute, qu'au bout de quelques années, se trouvant plus rapprochés de leurs habitudes primitives, ils auront perdu ce ton d'arrogance qui leur est aujourd'hui si familier. [...]



Figure 52
Gravure d'une rue londonienne à la
merci du chaos circulatoire, 1872

Source : G. Doré et B. Jerrold, London : A Pilgrimage, 1872, « Ludgate Hill ».

Théories de la voie : d'un tracé édifié à un support de flux

Si la voie routière est une infrastructure millénaire, on en hérite principalement du tracé, tandis que les usages changent au cours du temps. Alors que les chemins de fer incarnent la spécialisation la plus accomplie de la voie, puisqu'elle ne sert pratiquement qu'à un seul moyen de transport, la voie routière intègre depuis longtemps divers modes de déplacement dont elle tente d'organiser la précaire coexistence. Les rues et les routes des grandes villes européennes sont depuis longtemps le théâtre d'embouteillages, d'accidents et de nuisances en toutes sortes.

Ces problèmes entravent un idéal de vitesse et de fluidité formulé dès l'époque des Lumières. En effet, les recherches scientifiques sur le mouvement, notamment menées par René Descartes, Gottfried Wilhelm Leibniz ou Galilée, amènent à une compréhension des phénomènes physiques non plus vus comme une imbrication d'éléments statiques mais comme des processus dynamiques en mouvement permanent. Les observations sont d'abord anatomiques et biologiques. Ainsi, le corps humain est envisagé comme un métabolisme dont le fonctionnement dépend des échanges incessants d'éléments – oxygène, nutriments, molécules – véhiculés par différents flux. Dès lors, ce mouvement permanent perçu comme une condition *sine qua non* à la bonne santé se transpose à de nombreux domaines. La circulation ininterrompue des personnes, des marchandises et des capitaux devient le prérequis à une économie saine. En ville, la libre circulation de l'eau et de l'air désencrasse non seulement les routes congestionnées et les maisons trop cloisonnées mais aussi les corps. Sur les routes, les problèmes de trafic sont envisagés comme des problèmes de flux qu'il faut organiser pour permettre un mouvement sans entrave⁵⁸.

Chaque type de déplacement bénéficie de ses logiques propres et mérite une infrastructure adaptée. Autrement dit, chaque moyen de transport doit disposer de sa voie. Dès le 18^e siècle, ce principe guide la conception de nombreux jardins, où sont aménagées des voies spécifiques aux différents moyens de transport, de sorte que

58 Alonzo, *L'architecture de la voie*, 234.

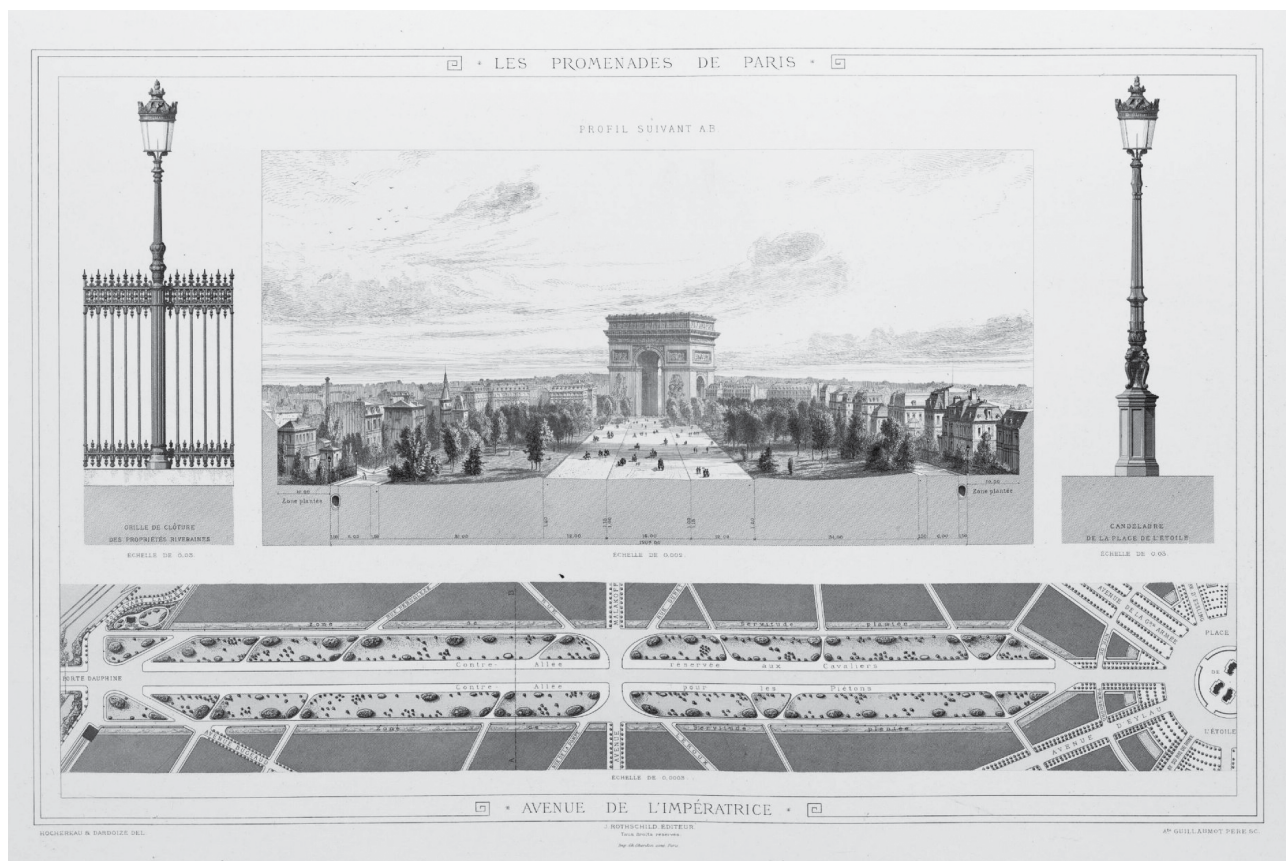


Figure 53

Dessins de l'avenue de l'Impératrice à Paris par Auguste Alphand, 1867

Source : Adolphe Alphand et Émile Hochereau, Les Promenades de Paris, 1867, « Avenue de l'Impératrice ». Bibliothèque de l'Institut national d'histoire de l'art (INHA)



Figure 54

Perspective de l'avenue Unter der Linden à Berlin, vers 1800

Source : F.A Calau, Le Linden avec vue sur le bâtiment de l'Académie, vers 1800.

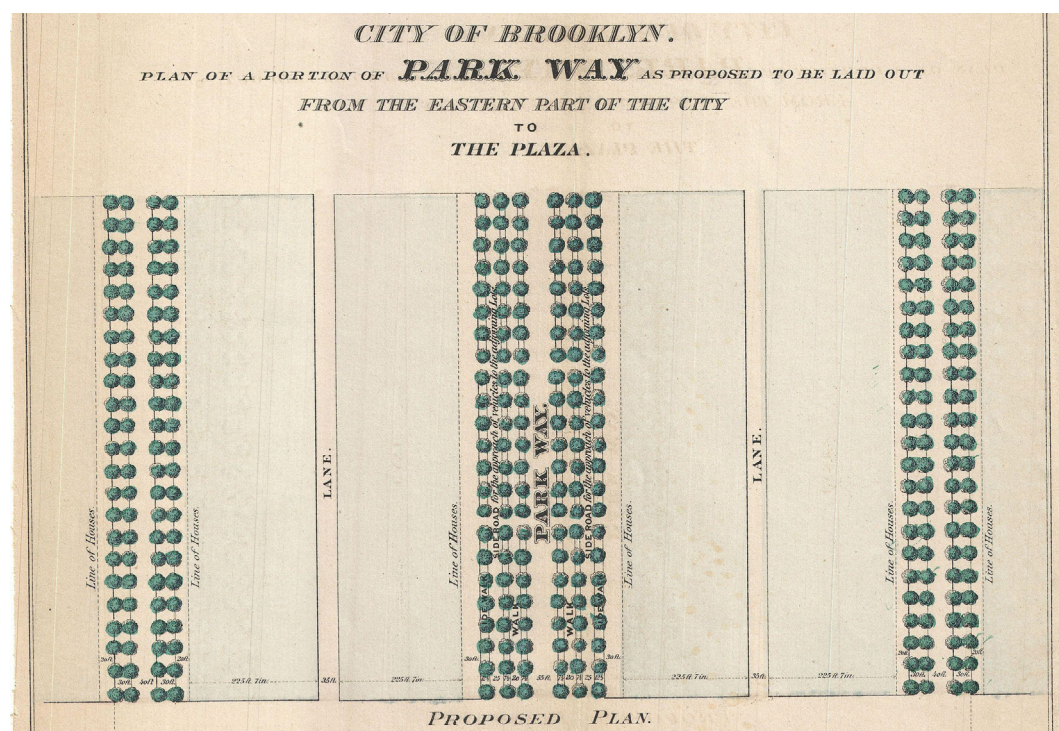


Figure 55 Plan d'un tronçon du Eastern Parkway à Brooklyn par Olmsted et Vaud, 1868

Source : Éric Alonzo, *L'architecture de la voie: histoire et théories* (École d'architecture de la ville & des territoires, 2018), 202.

la balade à cheval ne perturbe pas celle des piétons et des carrosses. Par la suite, la prise en compte de la diversité des vitesses et des modes de déplacement devient systématique : à chaque moyen de locomotion son tracé optimisé à son allure et à son mode perceptif.

Le concept de séparation des flux porté à maturité dans les jardins privés est d'abord introduit en ville avec les parcs urbains. L'avenue de l'Impératrice à Paris (Figure 53) et l'avenue Unter der Linden à Berlin (Figure 54) sont des exemples de parcs linéaires qui sont aussi des voies de circulation rattachées au réseau viaire de la ville. À partir de ces exemples, dans les années 1860-70, les paysagistes Frederick Law Olmsted et Cavert Vaud imaginent pour des villes de la côte est des États-Unis un nouveau type de voie : le parkway, à la fois jardin et voie de circulation, imaginé pour s'étendre linéairement et ainsi décongestionner les villes et en guider le développement⁵⁹.

Les nuisances croissantes du trafic routier compromettent le confort d'habitation le long des grandes avenues. Le parkway se propose alors comme une solution pour réorganiser l'espace résidentiel. La séparation des flux entre piétons, cavaliers et voitures permet non seulement d'organiser efficacement la circulation mais aussi, par la grande largeur de la voie, d'insérer de la verdure et de l'air propre entre les bâtiments. Le principe du parkway est donc étendu à l'échelle du quartier avec l'objectif de procurer un équilibre subtil entre les avantages de la vie rurale et ceux de la vie urbaine. On distingue les routes de transit et les voies d'accès aux habitations qui prennent des formes sinueuses et un caractère champêtre. Au final, se dessine un modèle urbain qui préfigure la cité jardin et la cité linéaire énoncés quelques décennies plus tard en Europe⁶⁰.

⁵⁹ Alonzo, *L'architecture de la voie*, 203.

⁶⁰ Alonzo, 206-7. Est fait référence ici au projet de cité linéaire d'Arturo Soria y Mata du 1894, présenté plus tôt dans l'exposé, et l'idée de cité jardin d'Howard Ebenezer publiée en 1898.

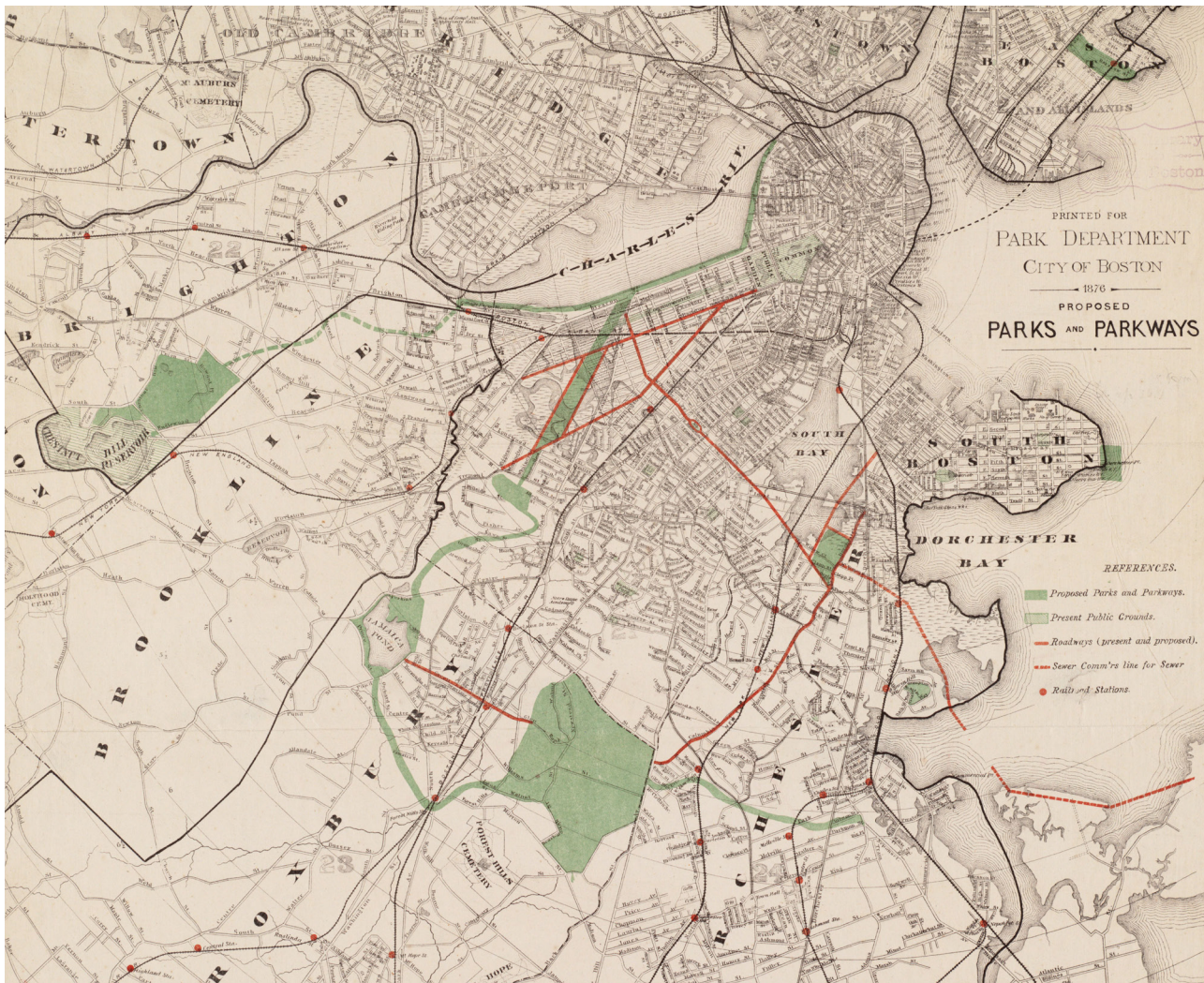


Figure 57 Plan du système de parcs et parkways prévu par Olmsted et Vaud pour la ville de Boston, 1876
 Source : City of Boston, Park Department, «Proposed Parks and Parkways», 1876 (extrait).



Figure 56 Photo de l'Ocean Parkway projeté par Olmsted et Vaud à Brooklyn, 1894
 Source : Éric Alonzo, L'architecture de la voie: histoire et théories (École d'architecture de la ville & des territoires, 2018), 202.

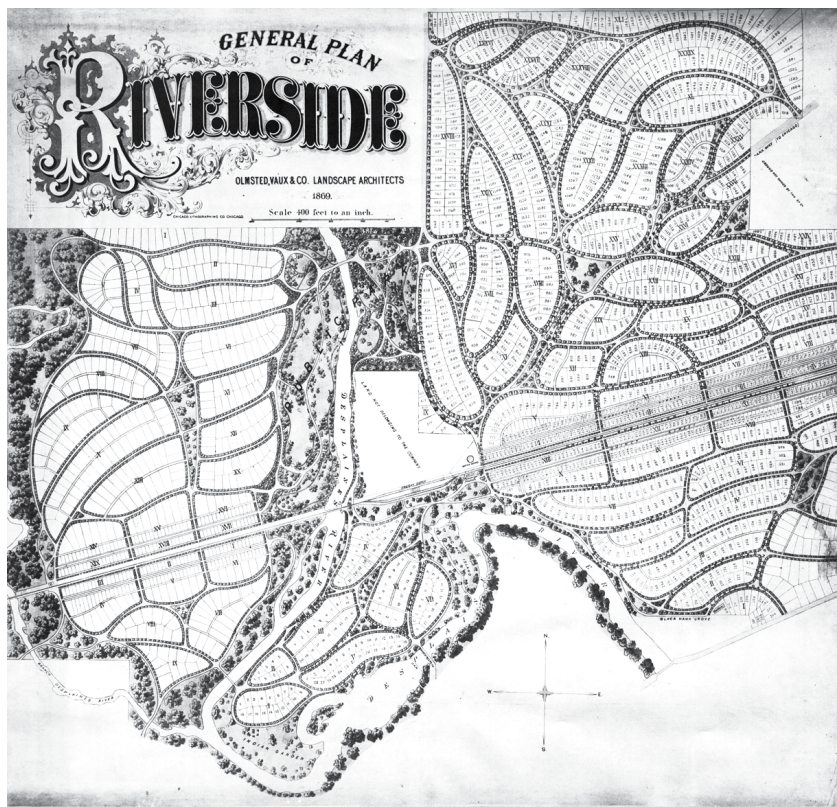


Figure 58
Plan du quartier résidentiel
Riverside de 650 hectares par
Olmsted et Vaud, 1869

Source : Olmsted, Vaud & Co, paysagistes, «Plan général de Riverside», 1869 ; in Éric Alonzo, L'architecture de la voie: histoire et théories (École d'architecture de la ville & des territoires, 2018), 225.

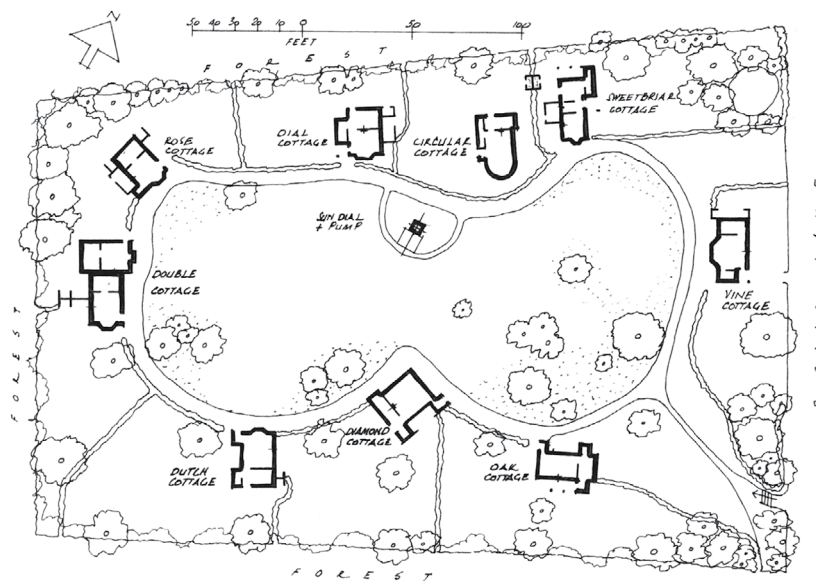


Figure 59
Plan et aquarelle du hameau de
Blaise conçu par John Nash en 1793
et réalisé en 1811

Source : Aquarelle de F. Danby, 1822 ; in Éric Alonzo, L'architecture de la voie: histoire et théories (École d'architecture de la ville & des territoires, 2018), 182.



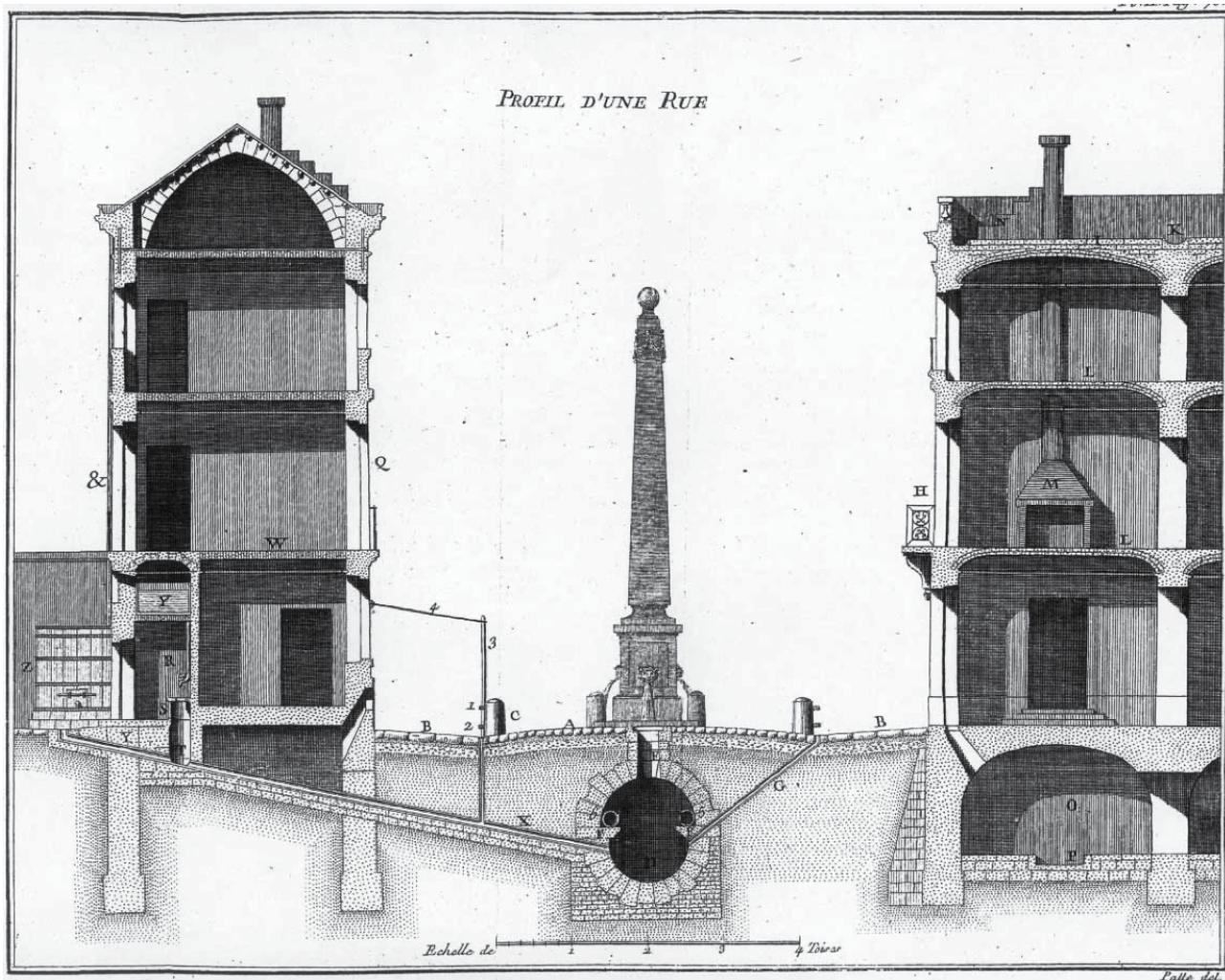


Figure 60 Coupe d'une rue par Pierre Patte, 1769

Source : Pierre Patte, *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, 1769, planche 2.

Cependant, la conception fonctionnaliste de la voie comme support de flux n'a pas toujours abouti à des solutions incluant les qualités paysagères du parkway. Au contraire de la richesse formelle et matérielle du parkway, la voie contrainte par l'aspiration à la vitesse et à la libération des flux tend vers une plus grande abstraction. Elle est désormais moins définie par ses caractéristiques physiques particulières que par son usage et sa fonction au sein du réseau circulatoire. Déjà en 1753, l'abbé Marc-Antoine Laugier affirme que la conception de la circulation n'est pas celle d'un maillage de rues autonomes d'une ville close, mais celle d'un réseau viaire territorial où l'on passe de manière fluide des routes aux rues, deux entités appelées à se confondre⁶¹.

Le réseau dont fait partie la voie ne s'arrête pas à l'espace de circulation mais s'étend dans tous les édifices par les réseaux techniques. Cette idée est déjà présente sur la coupe de Pierre Patte de 1769 (Figure 60). On y observe non seulement la rue dans son épaisseur latérale, incluant l'intérieur des maisons, mais aussi verticale avec le sous-sol. Au travers d'une simple coupe, est mis en lumière un vaste dispositif quasi-métabolique qui organise une série de flux : la circulation des voitures, les mouvements de l'air, la propagation de la lumière naturelle et l'évacuation de l'eau⁶². La voie est désormais conçue comme un sol technique qui assure par sa profondeur

⁶¹ Alonzo, 235-36.

⁶² Alonzo, 244.

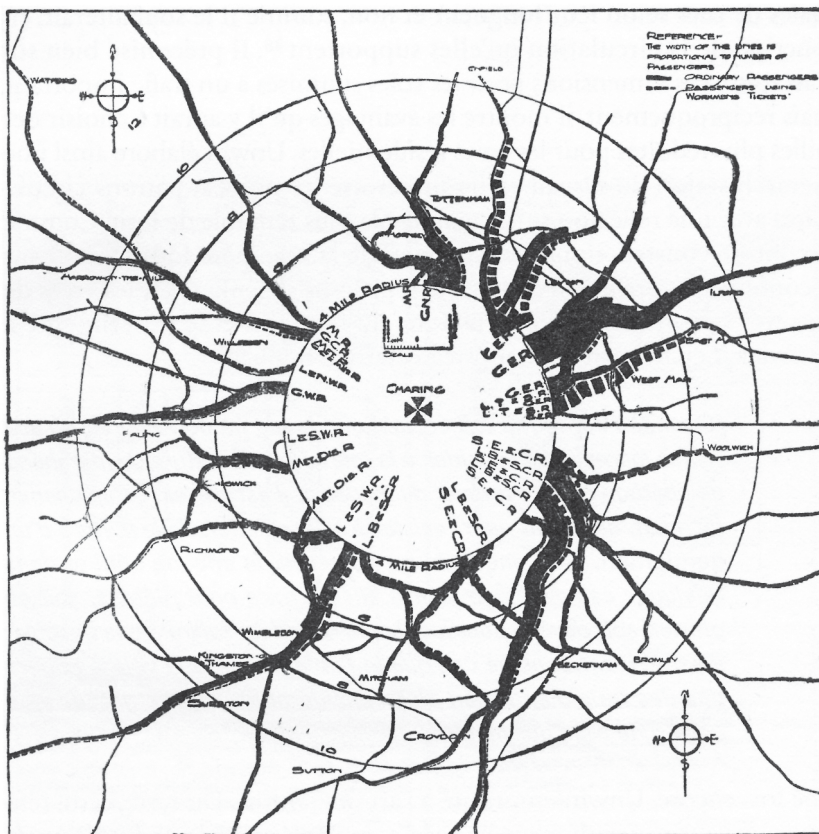


Figure 61
Diagramme de la circulation des omnibus et des trains autour de Londres, 1907

L'épaisseur des traits est proportionnelle au nombre de trajet ou au nombre de passager. Ce mode de représentation n'est pas nouveau et devient un standard lorsqu'il s'agit de représenter l'intensité du trafic sur une voie de transport.

Source : Robert Unwin, *Town Planing in Practice*, 1909, ill. 99-100. D'après le rapport du Département de la circulation de la chambre de commerce de Londres, 1907.

la coordination fonctionnelle de la circulation des piétons et des voitures en surface et en sous-sol, celle des eaux usées auxquelles s'ajoutent progressivement les autres réseaux urbains : gaz, électricité, télécommunication chauffage, métro.

Reste encore à déterminer comment ces flux doivent être organisés. Si donner à chaque flux sa propre voie est désormais évident, reste à savoir quelles dimensions la voie doit prendre pour tous les supporter. Encore une fois, on reprend la comparaison physiologique, où le réseau sanguin se décompose en différents types de vaisseaux – artères, veines, capillaires – et on en déduit que la ville doit fonctionner selon les mêmes principes. Par conséquent, la géométrie de la voie doit être donnée par l'intensité des flux qui la traversent. Il en résulte dès la seconde moitié du 19^e siècle une modélisation scientifique des flux représentée par des diagrammes du réseau viaire dont l'épaisseur des voies varie en fonction du trafic qu'elles supportent (Figure 61).

À plus petite échelle, la méthode consiste à observer les trajectoires de chaque moyen de transport et de les organiser de sorte à occasionner le moins d'entrave au mouvement possible. C'est ce à quoi s'attelle Ildefons Cerdà dans une étude qu'il mène en 1863 sur les carrefours entre les îlots barcelonais. Les différents mouvements de la circulation altèrent l'espace du carrefour : les véhicules tronquent les angles des bâtiments, ce qui donne une forme octogonale au carrefour ; les piétons exigent des îlots qui permettent une traversée en sécurité de la voie en plusieurs étapes (Figure 62). Des études similaires sont entreprises au début du 20^e siècle par Eugène Hénard pour les croisements parisiens et aboutissent à une solution bien plus radicale que le troncage des angles des bâtiments adjacents. Alors que Cerdà s'arrête au cas du croisement de deux voies perpendiculaires, Hénard considère des situations mêlant davantage de voies et conclut en 1906 au dessin du carrefour à giration, communément appelé giratoire, qui permet le mouvement continu des véhicules (Figure 66).

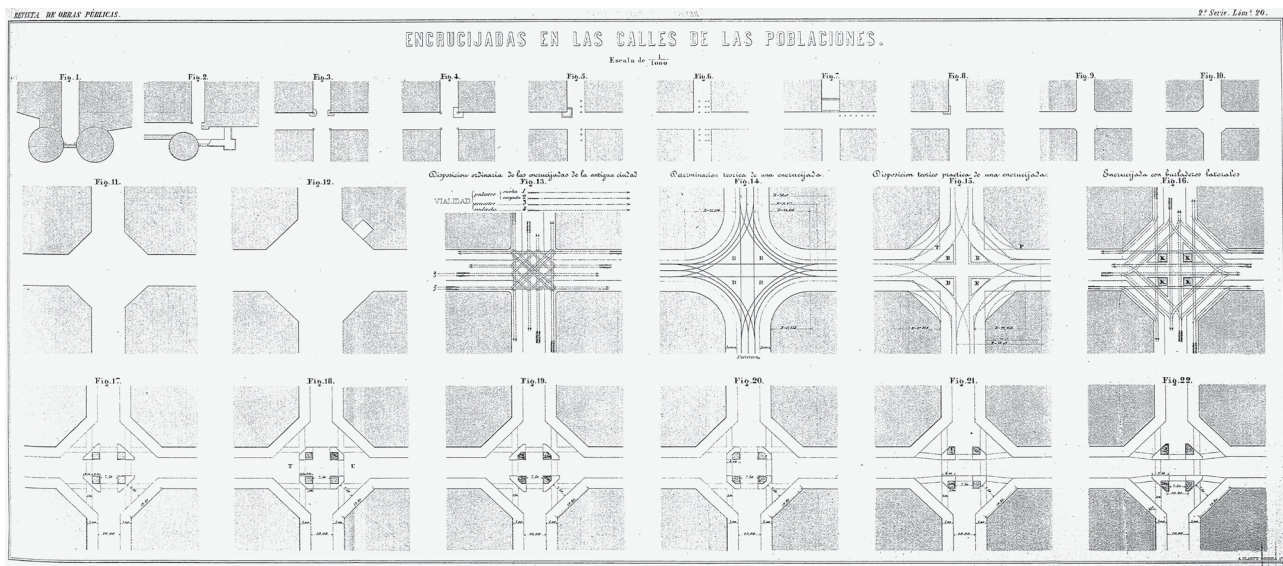


Figure 62
Diagrammes de carrefours soumis aux flux de circulation par Ildefons Cerdà, 1863

Quatre types de flux sont représentés : le piéton, le piéton chargé, le cavalier et le véhicule à roue.

Source : Ildefond Cerdà, « Necesidades de la circulación », 1863, figure 13.

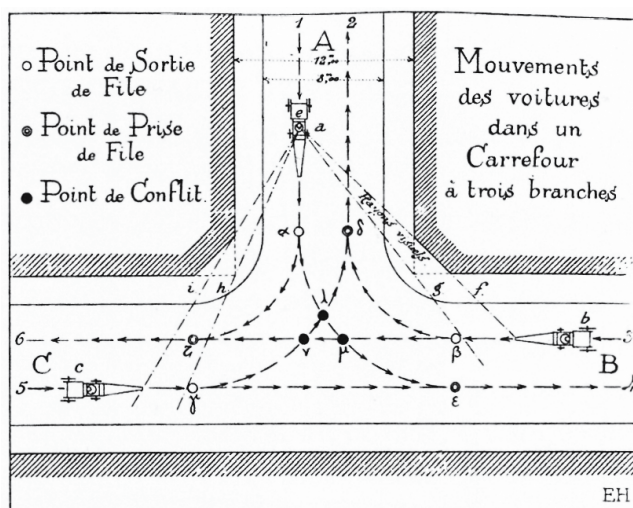
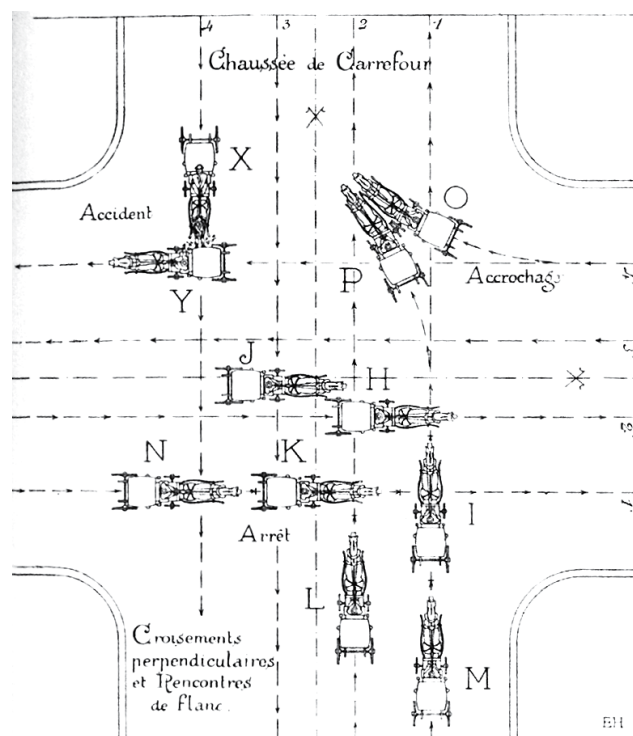
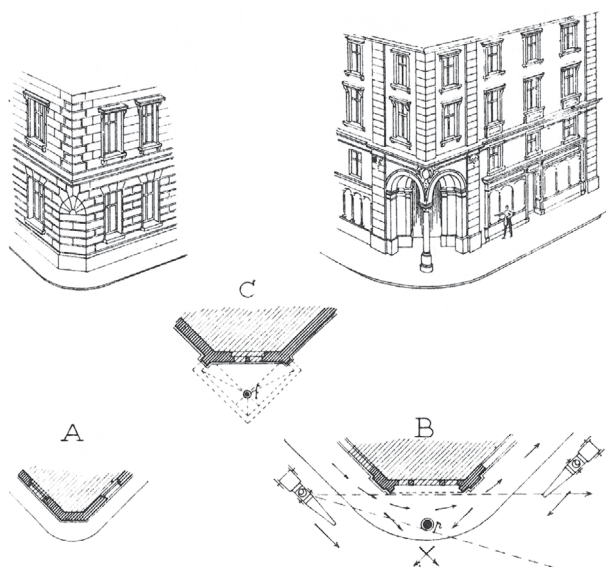


Figure 63
Dessins de solutions architecturales pour les carrefours et angles des bâtiments par Eugène Hénard, 1906

Les trajectoires des voitures sont représentées en traitillé et les points marquent les conflits.

Source : Eugène Hénard, « Les voitures et les passants, carrefours libres et carrefours à giration », 1906, figures 4,6 et 7.



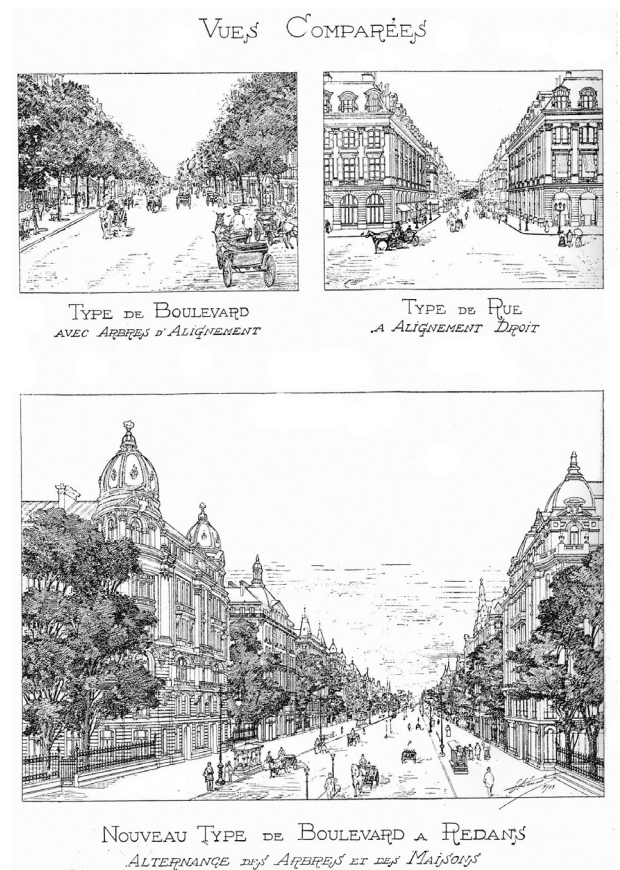
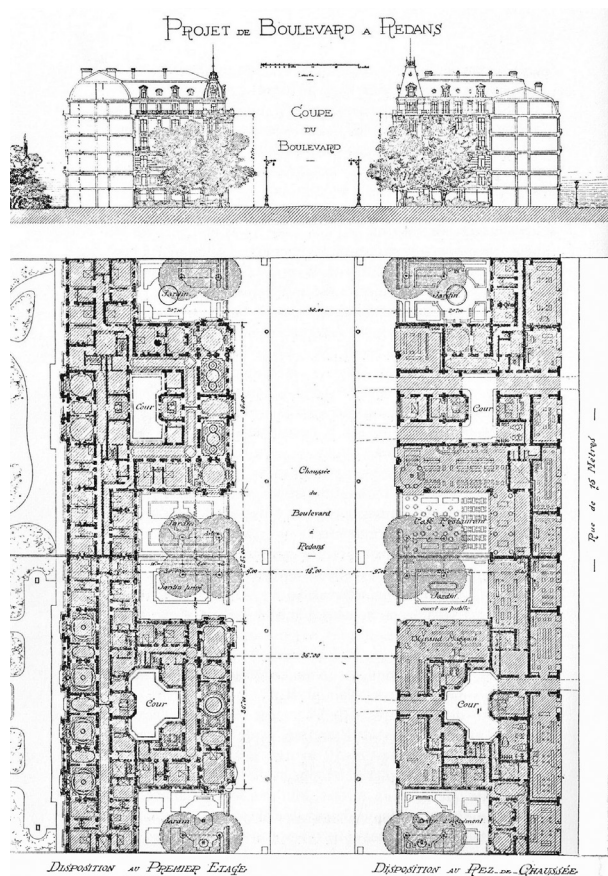


Figure 64 Dessins du boulevard à redans par Eugène Hénard, 1903

Source : Eugène Hénard, « Les alignements brisés, la question des fortifications et le boulevard de grande-ceinture », 1903, planches 1 et 2.

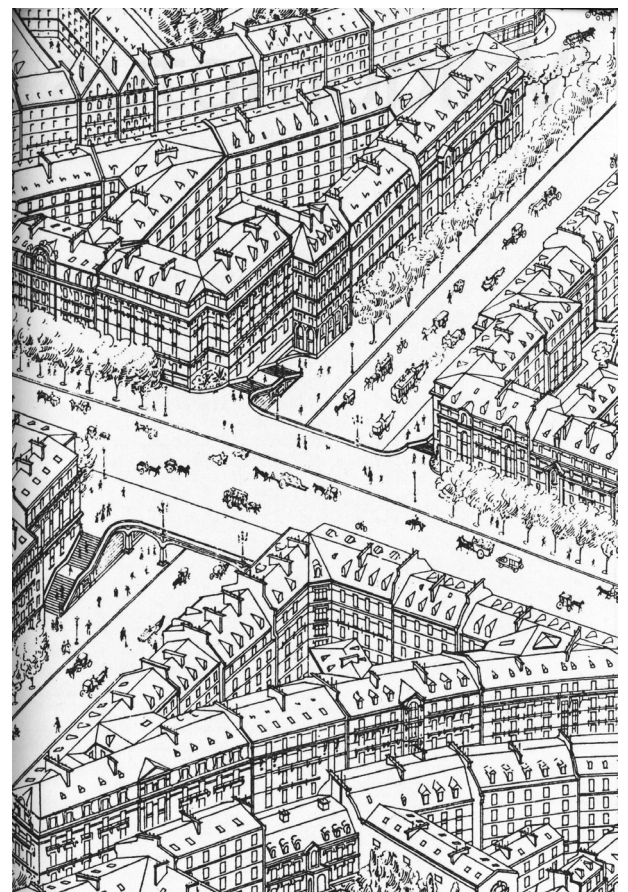
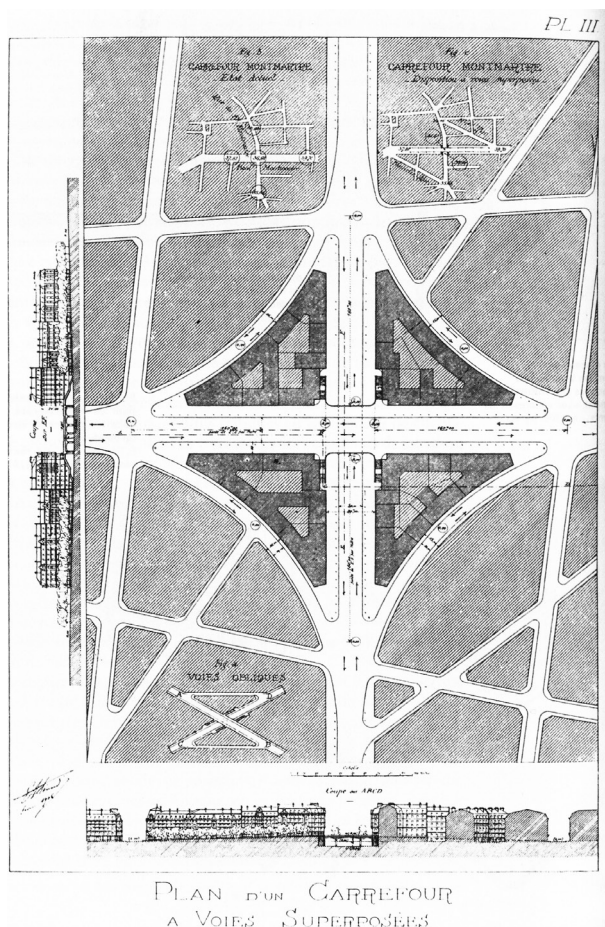


Figure 65 Dessins du carrefour à voies superposées par Eugène Hénard, 1906

Source : Eugène Hénard, « Les voitures et les passants, carrefours libres et carrefours à giration », 1906, planches 3 et 4.

Figure 66

Diagrammes de la circulation des voitures sur des carrefours de plusieurs voies par Eugène Hénard, 1906

Sans surprise, les points de conflits augmentent avec le nombre de voies.

Source : Eugène Hénard, « Les voitures et les passants, carrefours libres et carrefours à giration », 1906, planche 2.

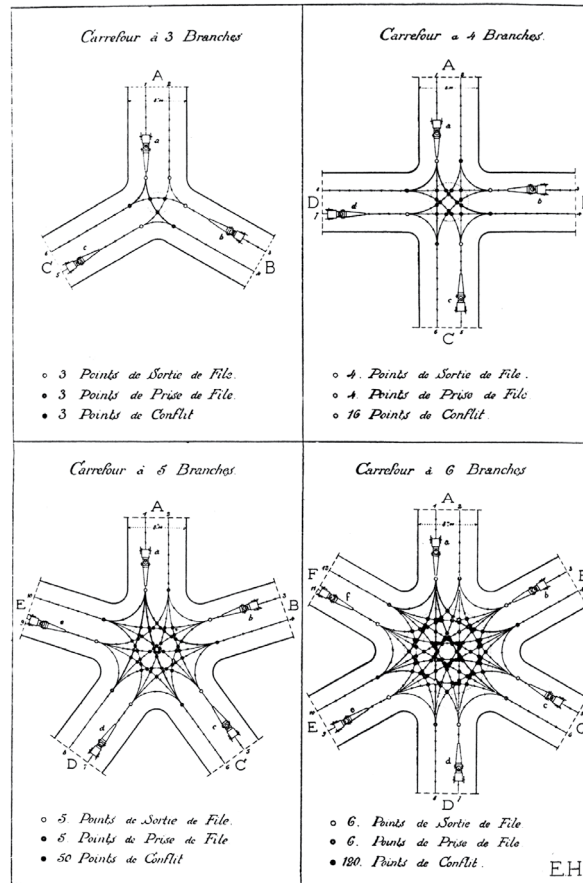
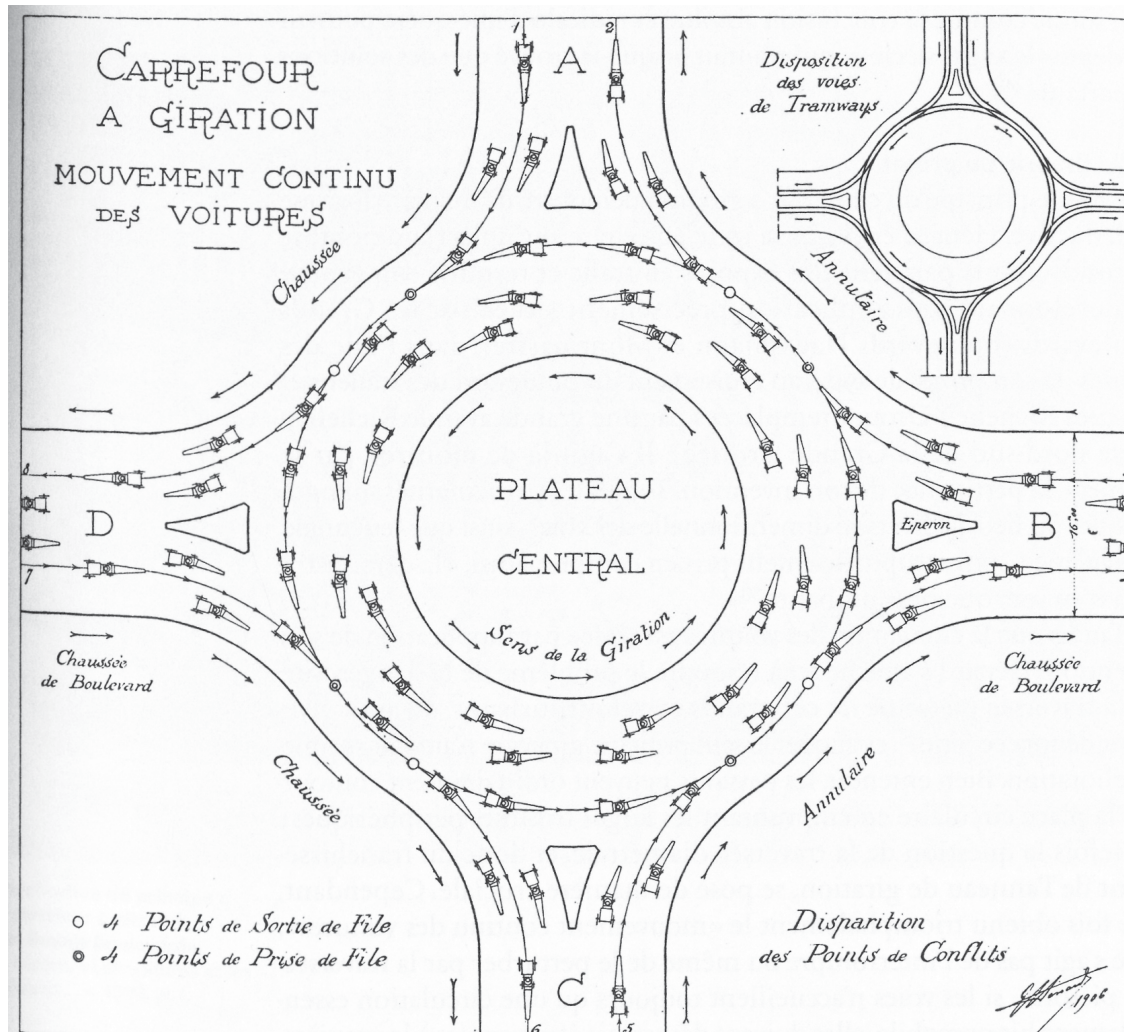


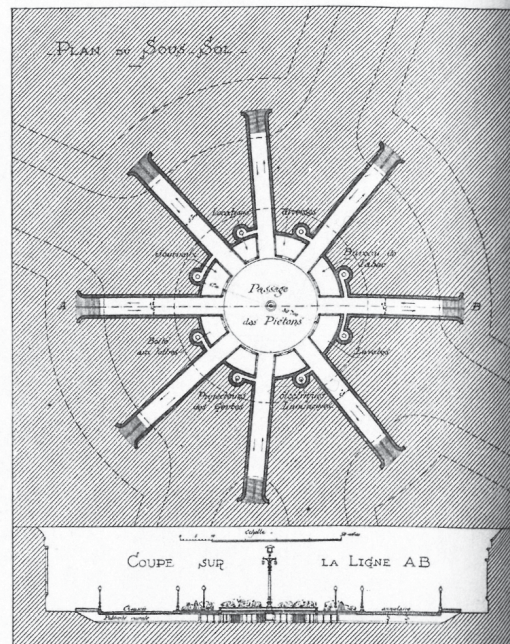
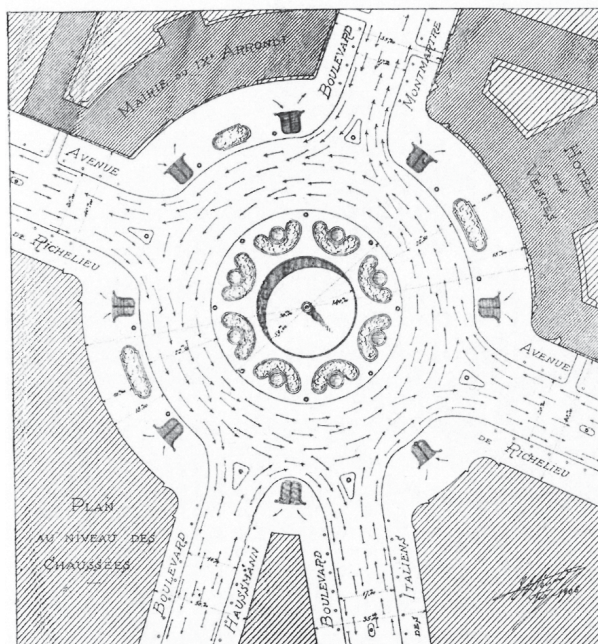
Figure 67

Diagramme du carrefour à giration par Eugène Hénard, 1906

Source : Eugène Hénard, « Les voitures et les passants, carrefours libres et carrefours à giration », 1906, figure 9.

**TRAJETS DES VOITURES
DANS LES CARREFOURS LIBRES**





PLAN DU CARREFOUR A GIRATION DES GRANDS BOULEVARDS

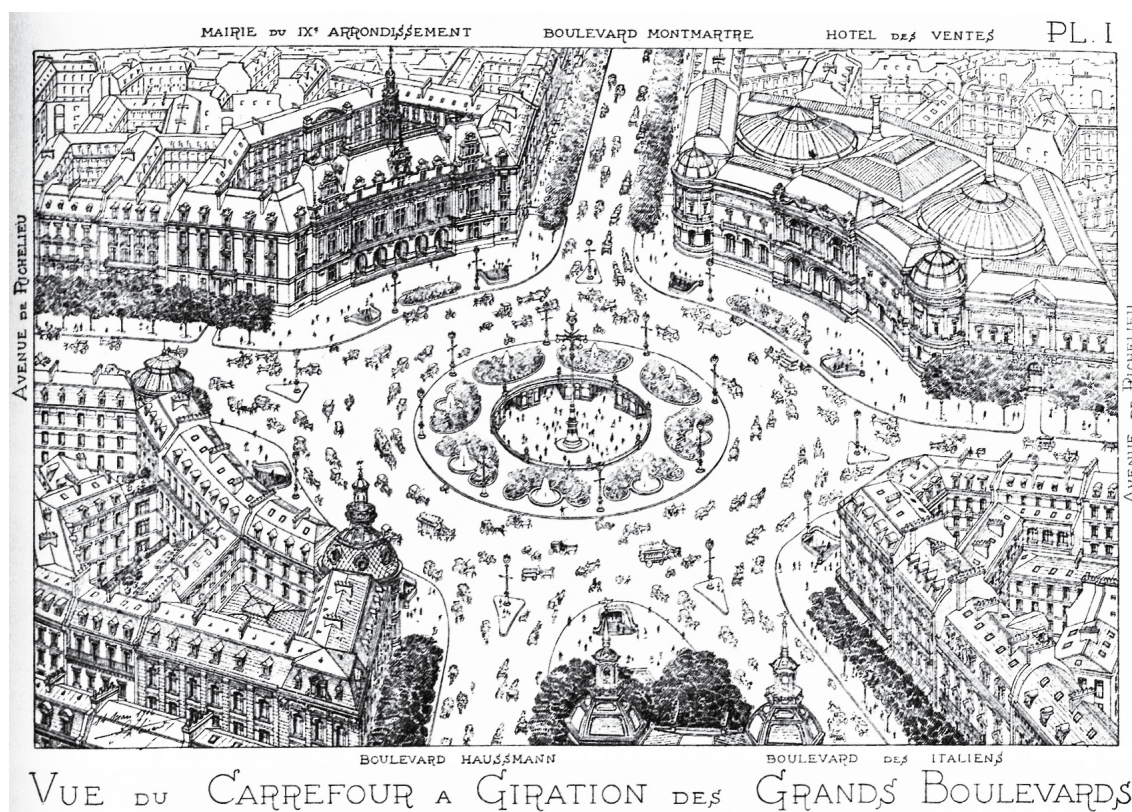
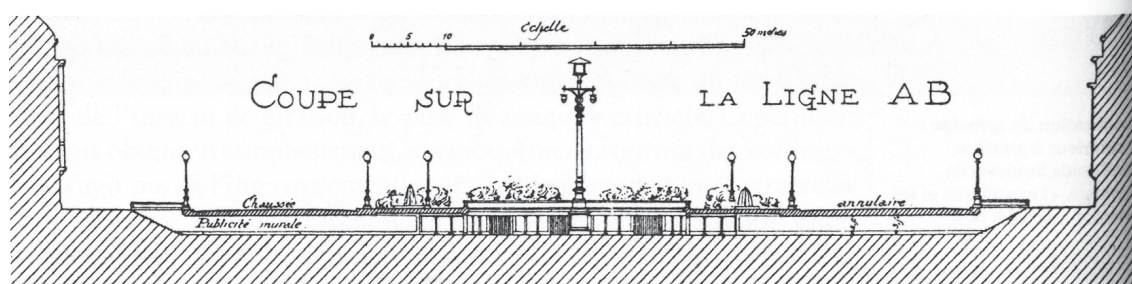


Figure 68

Dessins du carrefour à giration appliqué à un croisement de grands boulevards parisiens par Eugène Hénard, 1906

Source : Eugène Hénard, « Les voitures et les passants, carrefours libres et carrefours à giration », 1906, planches 1 et 5.

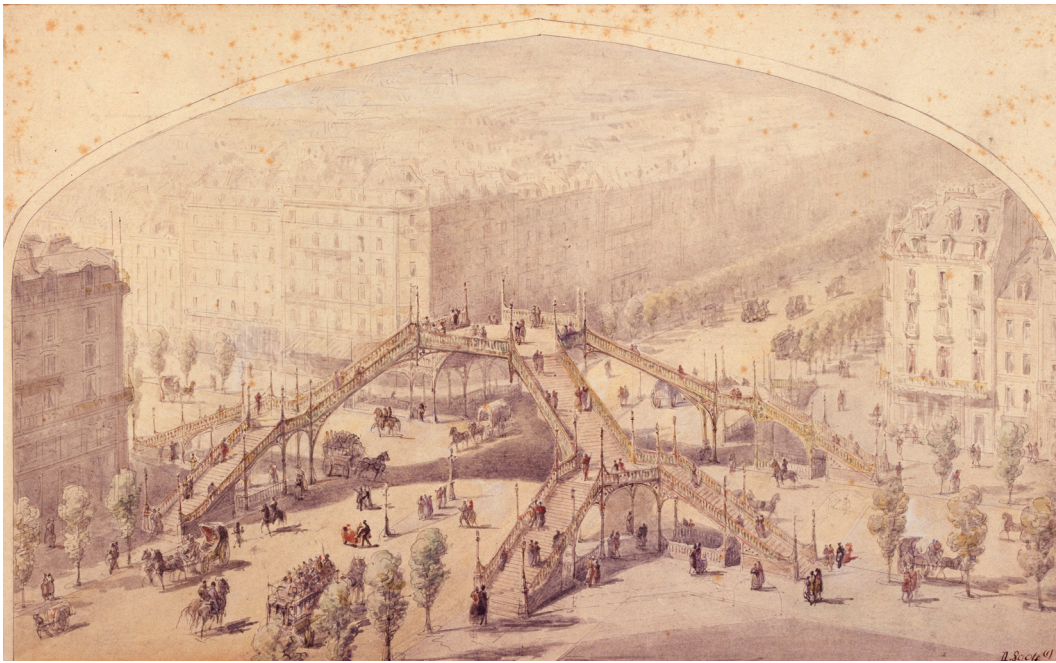


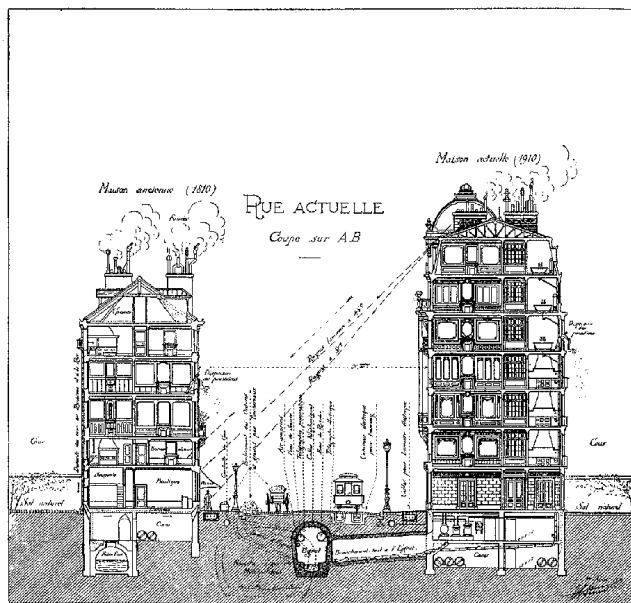
Figure 69 **Perspective du projet de passerelle pour un croisement parisien par Hector Horeau, 1866**

De telles passerelles ne seront presque jamais réalisées. Les passages souterrains représentent comparativement une grande économie de moyens.

Source : Musée Carnavalet – Histoire de Paris.

Tandis que la circulation des voitures est réglée par l'application du giratoire, Hénard s'attache à résoudre le problème de la dangerosité de la traversée piétonne de ces grands carrefours urbains, auquel le giratoire n'amène aucune amélioration. Survient alors un dilemme qui deviendra récurrent dans l'urbanisme moderne : dans un système de séparation fonctionnelle, le piéton doit-il franchir l'infrastructure par-dessus ou par-dessous ? La solution de la passerelle est écartée au profit d'un passage en tunnel du fait d'un dénivelé moindre. Hénard combine ainsi les deux solutions : un carrefour pour la circulation des véhicules en surface et un carrefour piéton en sous-sol. Par cette application, le modèle du giratoire s'épaissit en profondeur d'une circulation piétonne (Figure 68).

Eugène Hénard propose d'autres formes urbaines permettant une meilleure organisation des flux, tels que le boulevard à redans présenté en 1903 (Figure 64) ou l'îlot urbain concave qui fait également office de carrefour échangeur routier, en 1906 (Figure 65). Toutefois, c'est probablement sa contribution pour la conception des villes de l'avenir, présentée en 1910 au Royal Institute of British Architects, qui est la plus marquante. Celle-ci porte en premier lieu sur la forme et la structure à donner à la voie pour répondre à la prévision d'une croissance significative du trafic dans la ville du futur. Par une série de coupes, Hénard part de sa situation contemporaine et propose en plusieurs étapes une voie dont la profondeur et le nombre de niveaux en sous-sol s'accroissent proportionnellement au nombre de flux qu'elle doit accueillir (Figure 70).



Plan du sous-sol

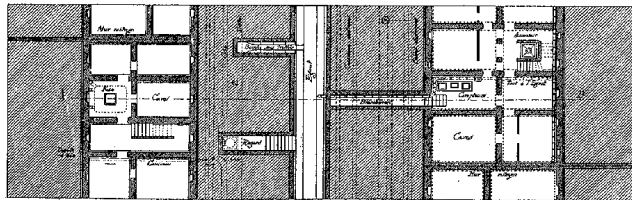
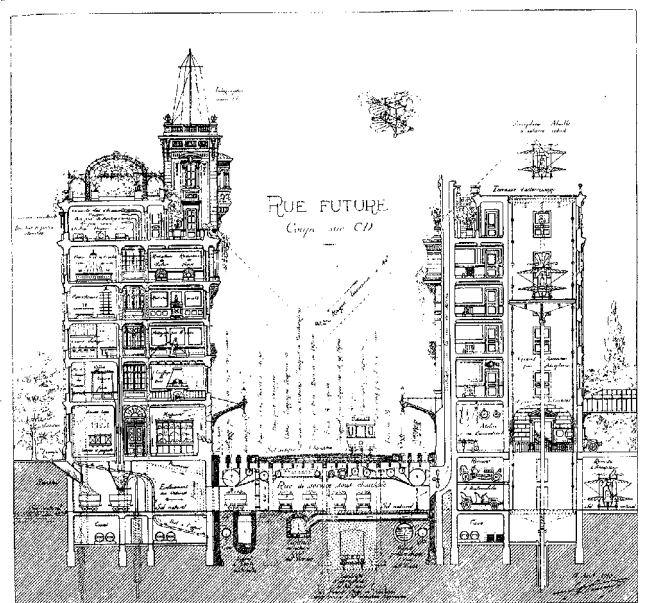


FIG. 1.



Plan de la Rue de service sous chaussée

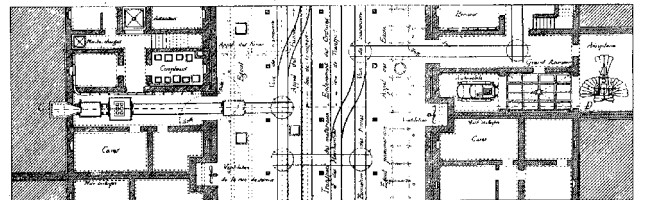


FIG. 2.

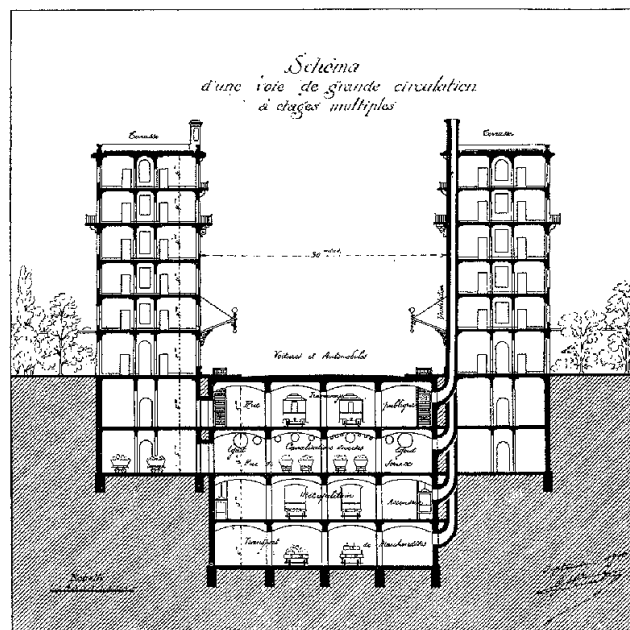


FIG. 3.

Figure 70

Coupes de l'évolution de la rue par Eugène Hénard, 1906

La première coupe représente la rue contemporaine à Hénard, elle correspond grosso modo au dessin de Pierre Patte de 1769.

La seconde rue, dans une temporalité future, se libère du sol pour se développer en sous-sol.

La troisième est une variante de la seconde et propose un étage plus important en sous-sol.

Source : Eugène Hénard, « Les villes de l'avenir », figures 1 à 3.

Conscient des difficultés techniques et pratiques inhérentes à son idée, il présente sur une perspective une circulation qui ne se développe pas en sous-sol mais dans les airs (Figure 71). Une myriade d'aéroplanes, de dirigeables et « d'automobiles aériennes » volent au milieu de tours qui servent autant de stations de décollage que d'atterrissage. Au sol, le réseau viaire est bizarrement laissé blanc, vide de trafic. À croire que dans sa vision de la ville du futur, Hénard trouve dans l'air l'infrastructure de transport la plus parfaite, là où le mouvement peut se déployer avec la plus grande liberté.

En résumé, la voie connaît un développement théorique fascinant à partir des idées scientifiques et libérales des Lumières du 17^e siècle, jusqu'à la réalisation du premier carrefour giratoire au monde en 1906 à la place de l'Étoile à Paris. L'idéal de vitesse et de continuité du mouvement transforme la compréhension de la mobilité en un problème de flux. Dès lors, les embouteillages et nuisances du trafic sont perçus comme des dysfonctionnements qui proviennent d'une mauvaise gestion des flux de trafic qui devraient idéalement ne pas se mêler. Alors que les chemins de fer permettent la réalisation la plus accomplie du principe de séparation des flux, de nombreuses expérimentations ont lieu durant le 19^e siècle dans les jardins et parcs urbains pour appliquer ce même principe sur les routes. Si au début du 20^e siècle, la ségrégation des flux routiers n'est pas aussi parfaite que celle de la voie ferrée, son objectif de favoriser un mouvement toujours plus rapide et continu a tout même sensiblement altéré l'espace urbain et la forme de la voirie.

Tous ces changements ont inintentionnellement créé un terreau favorable au déploiement de l'automobile. Car il est important de noter que les projets présentés plus haut, d'Ildenfon Cerdà à Eugène Hénard, n'ont pas été pensés pour le trafic automobile mais pour le trafic hippomobile. *« Au moment où la pensée sur les voies ordinaires est fortement imprégnée du modèle ferroviaire, tous les dispositifs et méthodes que l'on considère souvent à tort comme spécifiques à l'infrastructure automobile sont déjà inventés et promus : la formalisation de la géométrie viaire par une modélisation scientifique de la circulation, la prise en compte de la vue en mouvement du conducteur à des fins sécuritaires ou esthétiques, la gestion des flux par des îlots directionnels dont le système giratoire est un des développements, les voies dédiées exclusivement au déplacement rapide des voitures particulières, les carrefours à voies superposées, la ségrégation horizontale des circulations suivant leur vitesse, le système stratifié des flux par l'établissement d'un sol artificiel, les routes à péage destinées à parcourir de grandes distances, la hiérarchisation d'un réseau viaire suivant l'objet de la circulation (transit ou desserte), la voirie expressément résidentielle suivant notamment le modèle de la rue en cul-de-sac »*⁶³.

63 Alonzo, 350.

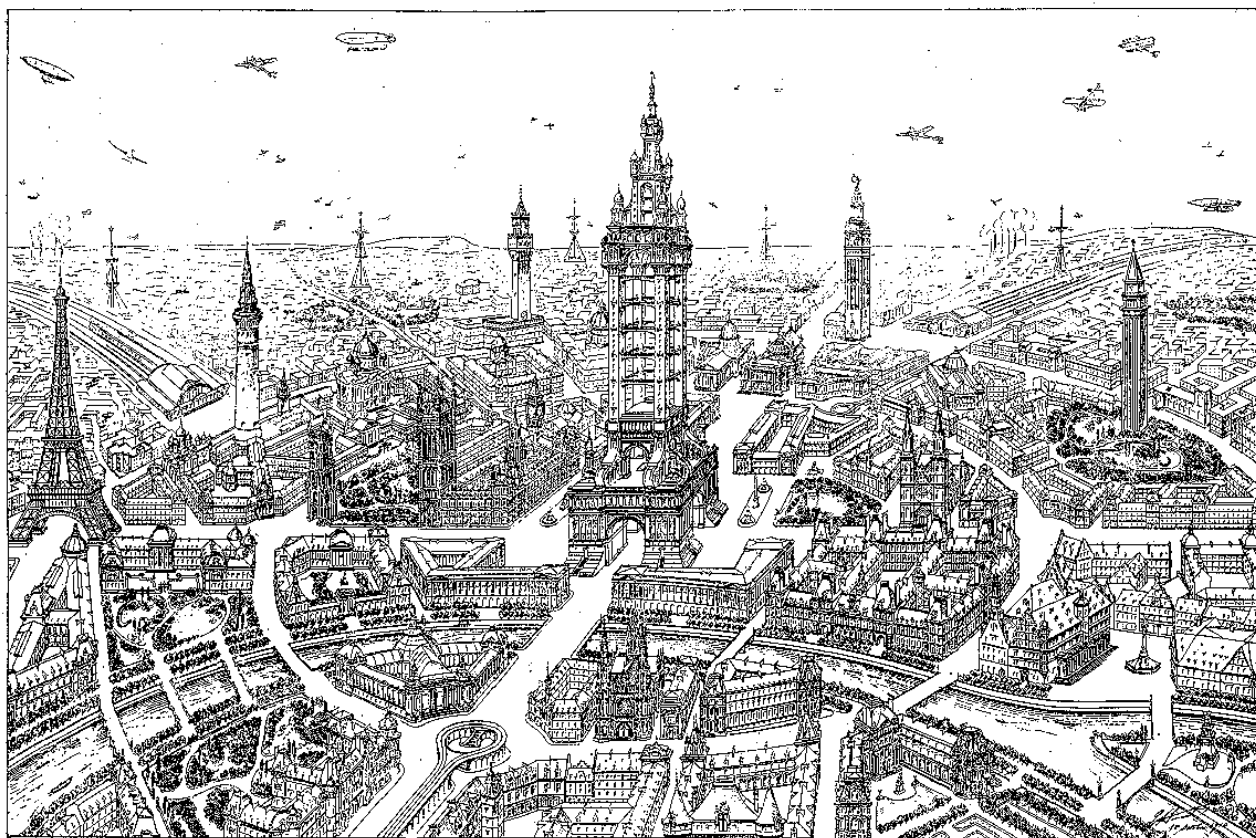


FIG. 4.—UNE VILLE DE L'AVENIR: VUE A VOL D'AÉROPLANE.

Figure 71 **Perspective de la ville de l'avenir par Eugène Hénard, 1906**
 Source : Eugène Hénard, « Les villes de l'avenir », figure 4.

1.4 Automobile

L'avènement de l'automobile est souvent présenté comme une rupture, un véhicule qui a d'emblée tout bouleversé et qui ne connaît pas de précédents. Or, tant les valeurs que portent l'automobile et l'infrastructure qui la supporte lui sont antérieures de nombreuses décennies. Toutes les conditions permettant l'introduction de l'automobile, comme véhicule technique industriel, comme moyen de transport, ou comme objet social, ont été amenées par les chemins de fer, la bicyclette et les voitures hippomobiles dans la continuité d'une idéologie libérale pensée dès le 17^e siècle qui vise à la libération du mouvement et de la vitesse. Cependant, il ne s'agit pas seulement d'une continuation mais d'un point culminant et c'est en cela que l'automobile est exceptionnelle. Le présent sous-chapitre tente de retracer « le triomphe cahoteux »⁶⁴ de l'automobile, de ses débuts laborieux au début du 20^e siècle jusqu'à sa reconnaissance comme le moyen de transport de l'avenir avant la seconde guerre mondiale.

Les premières automobiles

La caractéristique principale d'une automobile, ce qui la distingue des autres voitures et lui donne son nom, c'est son mouvement initié par un moteur et non pas par la traction animale ou l'effort musculaire. Différents types de moteurs équipent les premières automobiles, cependant, les modèles électriques et à essence prouvent très tôt une meilleure performance. Bien que ce soit une automobile électrique qui franchisse la première les 100 km/h, le mode de traction électrique est mis de côté principalement du fait de sa faible autonomie de conduite découlant en partie du manque de stations de recharge de batterie⁶⁵. Dès lors, l'industrie automobile s'engage sur « un sentier dépendant »⁶⁶ pour un système de propulsion à explosion fonctionnant à l'énergie fossile.

Si le moteur à essence permet de se déplacer beaucoup plus vite que les autres moyens de locomotion routier du début du 20^e siècle, l'automobile est à ses débuts relativement défaillante. Les pannes sont systématiques ; un savoir technique poussé est nécessaire pour pouvoir la conduire. Le conducteur est avant tout un chauffeur car l'une des tâches principales pour faire fonctionner une automobile, avant l'introduction de l'allumage électrique, consiste à faire chauffer laborieusement le moteur à l'aide d'une manivelle et de carburant.

Jusqu'à la première guerre mondiale, la production automobile est encore en partie artisanale. Le constructeur délivre une automobile nue à laquelle un carrossier ajoute l'enveloppe. L'automobile citadine s'apparente au fiacre, les chevaux en moins. Le savoir-faire de fabrication repose sur l'expérience acquise dans les industries déjà établies de la bicyclette, de la motocyclette et de l'armement. Ce sont souvent ces mêmes industries qui se lancent dans la production automobile.

64 Présenté avec plus de détail et de clarté dans l'ouvrage de Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930: zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz* (Wien: Böhlau, 2002).

65 Patrick Fridenson, « L'ère des pionniers », in *Le siècle de l'automobile, l'invention qui a bouleversé le monde*, vol. Hors-série (L'histoire / Les Echos, 2010), 20-27.

66 « La Suisse productrice de voitures », *rts.ch*, 10 janvier 2022.

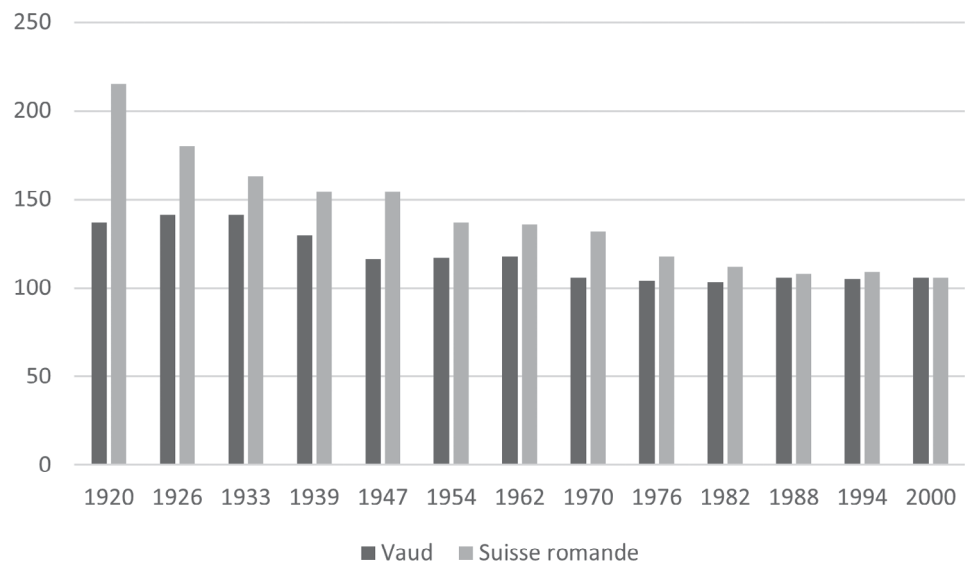


Figure 72 Graphique du taux d’automobile par habitant, comparaison entre la Suisse romande et la moyenne nationale, 1920-2000

Le 100% représente la moyenne suisse. La Suisse romande a un taux de motorisation plus de deux fois supérieur à la moyenne nationale en 1920. Le canton de Vaud est au-dessous de la moyenne romande, qui est tirée vers le haut par le canton de Genève.

Source : ViaStoria, strassendaten.ch (consulté le 04.01.2024).

Le lien avec la bicyclette est particulièrement fort, tant du point de vue de la production, de l’entretien, des valeurs associées que du public cible. En tant que moyen de transport individuel, le vélo incarne déjà le déplacement libéré des horaires et des transports collectifs encombrés. Alors qu’il est encore onéreux à la fin du 19^e siècle, des passionnés de sensations fortes fondent à Genève le Touring Club Suisse (TCS) qui est une association œuvrant à la promotion du cyclotourisme. Genève est incontestablement la capitale suisse du vélo. Le premier club cycliste y voit le jour en 1869 et dès 1890, s’y tient un salon international du vélo.

C’est donc aussi à Genève que l’automobile trouve un environnement fertile à son développement. Une sous-branche du TCS, l’Automobile Club Suisse (ACS) est fondée en 1898. En 1905, est organisé à Genève le salon international de l’automobile et de la bicyclette⁶⁷. La proximité et l’influence de la France, qui a quelques années d’avance en matière de production, distribution et promotion de la bicyclette et de l’automobile, explique en partie la position de leader qu’occupe Genève par rapport au reste de la Suisse. L’influence française s’étend au-delà de la pointe du lac dans toute la Suisse romande dont le taux de motorisation est bien supérieur à la moyenne nationale. Jusqu’en 1920, elle compte deux fois plus d’automobiles par habitant que le reste du pays⁶⁸ (Figure 72).

Si l’automobile s’appuie à ses débuts largement sur un appareil industriel existant, elle initie aussi très tôt de nombreuses innovations technologiques. Les courses servent de champ expérimental pour tester de nouveaux composants. Par exemple, les frères Michelin, spécialistes du caoutchouc, équipent l’automobile « l’Éclair » de pneumatiques à chambre à air à l’occasion de la course Paris-Bordeaux en 1895.

67 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 125-26.

68 Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie », 20.

1910	1912	1917	1922	1924	1925	1926	1927	1928
36%	35%	33%	16%	7%	3%	3%	2%	1%

Figure 73 **Tableau du pourcentage d’automobiles suisses parmi les ventes en Suisse, 1919-1928**

Source : Schweizer Autos und Motorräder 1877-1984, Sonderausstellung des Verkehrshaus der Schweiz, 1984 ; cité in Jean-Philippe Matthey, Un aspect de la motorisation dans le canton de Vaud: la question de l’interdiction dominicale de la circulation automobile (1906-1923), mémoire de licence, Université de Lausanne, 1992, annexe.

	Automobiles	Population	Automobiles / 1000 habitants
1902	370		
1910	2 776	3 753 000	0,7
1914	5 411		
1920	8 902	3 880 000	2,3
1925	28 697		
1930	60 735	4 066 000	15
1935	70 765		
1940	65 947	4 266 000	15
1945	1 879		
1950	146 908	4 715 000	31

Figure 74 **Tableau du nombre d’automobiles et son rapport au nombre d’habitant en Suisse, 1902-1950**

Source : Heiner Ritzmann-Blickenstorfer, Statistique historique de la Suisse (Zürich: Chronos, 1997), 199 et 779.

Avec une vitesse moyenne de 15 km/h sur les 150 km de la course⁶⁹, rouler sur l’air se montre le meilleur moyen de gagner en vitesse tout en s’accommodant des routes encore graveleuses de la fin du 19^e siècle.

C’est en effet l’un des objectifs du véhicule : s’adapter à la route plutôt que de la transformer. Les pneumatiques à chambre à air apportent une meilleure adhérence, moins de frottements et une absorption des vibrations. L’élaboration de nouveaux composants, tels que des suspensions, un châssis moins rigide ou un poste de pilotage absorbant les vibrations, permettent à l’automobile de rouler sur n’importe quel terrain.

Cependant, l’innovation majeur provient non pas de l’automobile en soi, mais de ses procédés de fabrication. Alors que sa production est encore plutôt artisanale et peu centralisée, l’américain Henry Ford fonde en 1903 la Ford Motor Company avec l’ambition de construire une automobile parfaitement standardisée, aux pièces interchangeables, selon des principes déjà expérimentés dans de nombreuses industries américaines, comme celles des armes à feu, des machines à coudre et des bicyclettes. C’est chose faite en 1908 avec la commercialisation de la Ford T. Elle est simple à l’extrême, petite, légère, robuste, une seule couleur, noir, sans option. Le modèle T est pensé selon ses méthodes de production et non pas pour les goûts

69 « Histoire de l’automobile », in *Wikipédia*, 16 novembre 2023.

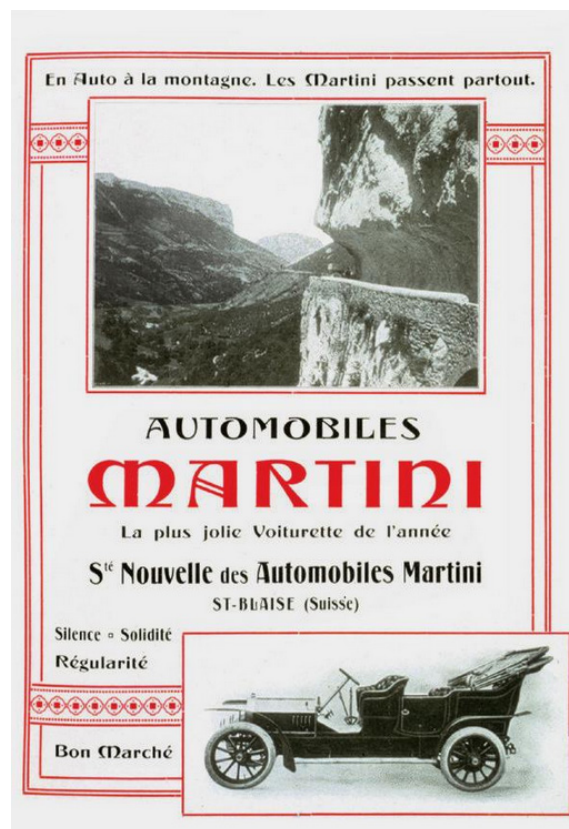


Figure 75
Affiche publicitaire pour les automobiles suisses Martini, 1908

L'automobile est destinée à l'aventure, elle passe partout, ce qui illustre bien l'utilisation de loisir à cette époque. Les arguments de vente sont le silence, la solidité et la régularité. On ne loue en revanche pas le confort, la sécurité ou la puissance. On comprend donc qu'à ce stade du développement automobile, il s'agit avant tout faire rouler un véhicule sans panne sur tout type de terrain. Le confort, la vitesse et la sécurité viendront plus tard.

Source : <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/013901/2015-01-21/> (03.01.2024)

des consommateurs. En plus de l'application des principes d'organisation du travail taylorien, l'industrie Ford s'inspire des procédés de logistique des abattoirs de Chicago et introduit la chaîne d'assemblage : au lieu de confier l'assemblage à une équipe d'ouvriers allant d'une pièce à l'autre, c'est la pièce qui se déplace avec une fréquence précise devant des ouvriers à poste fixe. En octobre 1913, il faut 12h28 pour construire un modèle T, il n'en faut plus que 1h33 au printemps 1914 ! En conséquence, le prix du modèle T baisse de 900\$ en 1909 à 290\$ en 1927, mettant l'automobile à la portée d'un plus large public⁷⁰.

Incapables de s'adapter, les constructeurs suisses cessent de produire des automobiles entières après la première guerre mondiale. Désormais, l'importation répond à la demande du marché intérieur (Figure 73). À vrai dire, l'industrie automobile suisse était d'emblée hautement dépendante des importations car l'essentiel des matières premières nécessaires à la fabrication, de même que le carburant pétrolier, ne sont pas disponibles naturellement dans le pays. Par conséquent, l'automobile ne peut fonctionner que dans une économie mondialisée.

Dans un contexte géopolitique où le nationalisme gagne en puissance, l'automobile permet, selon ses promoteurs, de « *donner aux hommes le moyen de se fréquenter davantage, de se connaître mieux, de se détester moins, et peut-être, à force de traverser les frontières, d'effacer les expressions « étranger » et « ennemi » qui barrent la route à l'internationalisme sain. Tel est le rêve de l'économie et de l'économie politique qui plane au-dessus de notre monde spécial de l'automobile* »⁷¹.

70 Pap Ndiaye, « Le fordisme, une révolution industrielle », in *Le siècle de l'automobile, l'invention qui a bouleversé le monde*, vol. Hors-série (L'histoire / Les Echos, 2010), 42-47.

71 Louis Baudry de Saunier, *Baudry de Saunier. L'Art de bien conduire une automobile, un cycle-car, une motocyclette. Recueil des connaissances, des principes et des tours de main que doit posséder un conducteur pour tirer le meilleur parti possible de sa machine*, s. d. ; cité in Pierre Thiesset, éd., *Éraseurs! les méfaits de l'automobile: anthologie* (Vierzon: Ed. Le Pas de côté, 2015), 317.

L'automobile est la conséquence logique d'un libéralisme économique et individualiste qui est déjà solidement ancré dans l'Europe occidentale de la Belle Époque. Elle est un symbole de modernité : « *Le bruit de nos moteurs a sa beauté ; c'est le chant du progrès, c'est le rythme de l'effort humain affirmant sa victoire sur les éléments* »⁷². En outre, pour une avant-garde artistique, l'automobile et les produits industriels de manière générale représentent une esthétique nouvelle sans comparaison avec les productions artistiques traditionnelles. « *Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse. Une automobile de course avec son coffre orné de gros tuyaux, tels des serpents à l'haleine explosive... une automobile rugissante, qui a l'air de courir sur de la mitraille, est plus belle que la Victoire de Samothrace* »⁷³.

Cependant, l'admiration pour l'automobile se limite à une petite élite. Pour le commun des mortels, elle est avant tout source de nuisances et provoque une opposition virulente. À tel point qu'on finit par imaginer « *qu'aucune invention avant l'automobile n'avait rencontré pour s'imposer au public ou être adoptée par lui autant de difficultés et d'obstacles* »⁷⁴. Au début du 20^e siècle, l'acceptation de l'automobile incarne une lutte des classes, une lutte pour l'espace de la route et une lutte idéologique pour déterminer jusqu'où peut aller la liberté du mouvement individuel mécanisé.

Nuisances et oppositions

Durant la Belle Époque, l'automobile est avant tout un engin de sport, un jouet d'aventure pour les grands bourgeois passionnés de technique. Le profil type de l'automobiliste est un jeune homme urbain qui appartient aux classes sociales supérieures. Trop capricieuse pour être un véhicule utilitaire, l'utilisation de l'auto est presque exclusive aux loisirs et au tourisme. Son prix très élevé en fait un bien de luxe et un indicateur de statut social. Avant la première guerre mondiale, le prix d'une automobile équivaut à 4.2 ans de travail ouvrier⁷⁵. Son prix est 100 fois plus élevé qu'un vélo⁷⁶. De plus, en posséder une implique souvent l'aide d'un chauffeur, ainsi que d'importantes dépenses en entretien et remplacement des pièces. Par conséquent, le nombre d'automobiles en circulation est très faible : près de 200 en Suisse en 1901, dont la moitié à Genève et 5'411 en 1914. Dans le canton de Vaud, il y en a 24 en 1904 et 593 en 1912⁷⁷.

Cependant, l'automobile n'est pas qu'un bien de luxe, elle est aussi un objet meurtrier, une faucheuse roulante, une souleveuse de poussières conduite par un écraseur⁷⁸. Elle exacerbe les problèmes déjà présents sur les routes : bruit, accidents, mauvaises odeurs et surtout poussière. Les accidents, parfois mortels, marquent les esprits, bien que leur nombre demeure relativement limité (Figure 78). Cependant, il

72 Louis Audouin-Dubreuil et Georges-Marie Haardt, *La Première Traversée Du Sahara En Automobile : De Touggourt à Tombouctou Par l'Atlantide*, 1923, 6 ; cité in Laurent Castaignède, *Airvire ou la face obscure des transports: Chronique d'une pollution annoncée* (Écosociété, 2018), 64.

73 Filippo Tommaso Marinetti, « Manifeste du futurisme », *Le Figaro*, 2 mai 1909.

74 Pierre-Lucien Pouzet, *L'automobile autrefois* (Horvath, 1996) ; cité in Thiesset, *Écraseurs! les méfaits de l'automobile*, 6.

75 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 128.

76 Catherine Bertho Lavenir, « Chauffeurs-Piétons, la guerre est déclarée », in *Le siècle de l'automobile, l'invention qui a bouleversé le monde*, vol. Hors-série (L'histoire / Les Echos, 2010), 28.

77 Bulletin du grand conseil vaudois du 19.11.1912 ; cité in Schertenleib, *Prilly à l'ombre d'un tilleul*, 91.

78 Thiesset, *Écraseurs! les méfaits de l'automobile*, 3.

Figure 76
Chauffeurs automobiles équipés pour la course, vers 1900

Avec un tel équipement, on comprend que la poussière ne représente une nuisance pas seulement pour les bordiers.

Source : L'Illustration, édition du 12 septembre 1903. Wikipedia Commons (consulté le 03.01.2024)

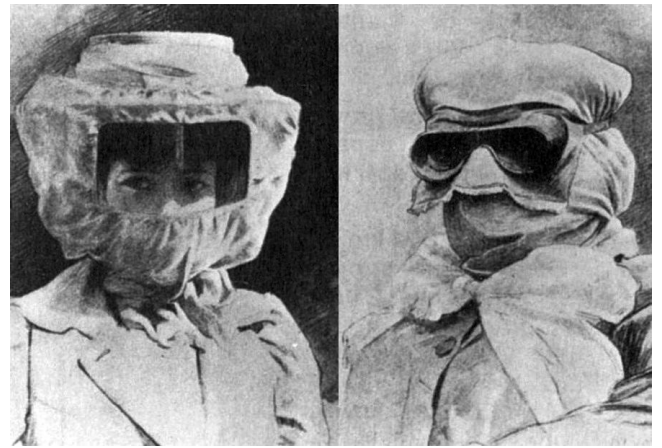


Figure 77
Tract des opposants à l'automobile dans les Grisons, 1925

Source : ACS, <https://www.nzz.ch/schweiz/schweizer-geschichte/sonderfall-graubuenden-der-kampf-ums-automobil-ld.103634> (consulté le 03.01.2024)



	Voiture	Auto
1902	138	1
1903	139	0
1904	141	2
1905	179	7
1906	128	6
1907	159	4
1908	141	11
1909	129	8
1910	120	22
1911	116	27
Total	1390	88

Figure 78 **Tableau du nombre d'accidents mortels provoqués par les voitures, dont les automobiles en Suisse, 1902-1911**

« En 1911, il y a en Suisse environ 3600 autos et 58'000 voitures. Au sujet de cette statistique il faut dire que pour établir le degré relatif de danger que font courir ces deux modes de locomotion aux piétons il ne suffit pas de comparer simplement leur nombre, mais qu'on doit mettre en parallèle la quantité de kilomètres parcourus par eux. Or, si on sait que les autos parcourent des distances énormément supérieures à celles des autres voitures, [...] l'auto cause moins d'accidents par unité de distance parcourue que tous les autres véhicules, y compris les chemins de fer, tramways, etc. [...] La conclusion à tirer de ce qui précède est qu'en Suisse, comme partout ailleurs, les automobilistes sont beaucoup moins dangereux que les autres moyens de locomotion [...] ».

Source : « Les accidents d'autos et de voitures en Suisse », Automobile Club Suisse, 10 août 1913 ; cité in Grégoire Gonin et Louis-Phillipe L'Hoste, Une histoire de l'automobile, XIXe-XXIe siècles, 2e éd. (Gymnase de Burier et Gymnase de Morges, 2023).

La source des données nous appelle à une certaine prudence. Toutefois, si les nombres de voitures et d'automobiles sont corrects, les ordres de grandeur semblent cohérents, sachant que les véhicules hippomobiles n'ont jamais été inoffensifs. Quand on sait qu'il n'y a que 119 personnes tuées par des automobiles en France en 1901, les chiffres présentés ne paraissent pas hors de mesure. Voir Catherine Bertho Lavenir, « Chauffeurs-Piétons, la guerre est déclarée », in Le siècle de l'automobile, l'invention qui a bouleversé le monde, vol. Hors-série (L'histoire / Les Echos, 2010), 31.



Figure 79 Photo d'une automobile sur une route de campagne vers Zurich, vers 1950

Source : Theo Frey, Verkehr auf der Landstrasse, 1950er Jahre.



Figure 80 Photo de la course automobile du col de Klausen, 1922

Les courses automobiles sont interdites en Suisse dans les régions alpines dès le début du 20^e siècle. Cependant, elles ont tout de même lieu de manière officieuse sous le nom « d'essai ». On constate sur la photo à quel point les routes de montagne ne sont pas adaptées au trafic automobile.

Source : Bernhard Brägger. <https://blog.nationalmuseum.ch/app/uploads/2020/08/Klausenrennen.jpg> (consulté le 03.01.2024).

règne un grand sentiment d'injustice dans une atmosphère de lutte des classes. Dans les campagnes, les automobilistes sont perçus comme de riches étrangers imprudents, qui imposent la modernité aux paisibles populations paysannes et perturbent inutilement le calme des routes. Ils effraient les animaux, les percutent parfois, dégradent les routes et partent sans en payer les frais. En signe d'opposition, des clous sont répandus sur les routes, des pierres jetées aux automobilistes qu'on insulte volontiers et dont les comportements ne peuvent que s'expliquer par différentes formes de pathologie : la folie de la vitesse, du pétrole et l'automaboulisme⁷⁹.

En outre, les usagers de la route non motorisés se sentent de plus en plus repoussés sur le bas-côté. Ils s'opposent activement à ce processus insidieux et défendent la route en tant qu'espace multifonctionnel. Des associations se forment pour défendre les intérêts des habitants non motorisés, tels que la Ligue suisse contre la poussière créée en 1904 et la Société suisse contre le bruit en 1908. Finalement, la population lésée exige une régulation plus stricte de la conduite automobile et s'adresse au grand conseil vaudois :

« Nous ne croyons pas demander trop en réclamant pour nos femmes, pour nos enfants, pour nous-mêmes, le droit de respirer un air pur, au moins une fois par semaine. Cet automobilisme à outrance est le lot des privilégiés de la fortune. La plupart étrangers à notre pays, à nos coutumes. Le tribut de passage dans nos contrées payé, ils se croient libérés de toute réserve, de toute contrainte. Il y a deux ans qu'une motion d'un des vôtres nous faisait espérer qu'un frein serait mis à cette folie de vitesse. Mais les chauffeurs écraseurs paraissent en avoir pris si peu le souci qu'il semblerait, à nous autres simplistes, que nos gouvernants se trouvent désarmés. Et cependant, plusieurs de nos confédérés ont réussi à mettre obstacle à cette marée montante homicide.

Ces machines luxueuses se multiplient, ravinent nos routes, empoisonnent notre atmosphère, défigurant nos campagnes, dépréciant les propriétés routières, les rendant inhabitables, exposant à la mort l'humble piéton. Il ne reste plus au peuple, à la multitude des petits et des grands, qu'à faire appel, conscients de leur droit, à nos édiles, les suppliant d'écouter favorablement leur requête et d'y faire promptement droit. C'est dans cette ferme attente que nous disons encore une fois : pitié pour nos enfants ! pitié pour nos femmes ! pitié pour vos administrés à tous titres, qui réclament de vous leur droit à l'existence ! »⁸⁰.

Régulations durant la Belle Époque

Alors que jusqu'à la fin du 19^e siècle, les différents moyens de transport routier coexistent sans véritable police routière, l'automobile appelle à de nouvelles mesures. Attentives aux plaintes des citoyens et conscientes du danger que représente l'automobile, les autorités en régulent rapidement la conduite. Comme pour les routes, la tâche revient aux cantons. Dès 1901, le canton de Vaud introduit une limite de vitesse des automobiles sur les routes publiques de 8 km/h en ville et de 30 km/h hors des localités. Pour des raisons principalement techniques, les véhicules ne roulent de toute façon pas plus vite à cette époque. De plus, le droit de

79 Thiesset, 3.

80 Antoine Scheikevitch, *Chauffards et autophobes*, Paris, Publications de la Société protectrice contre les excès de l'automobilisme, 1907 ; cité in Thiesset, 234.

conduire une automobile exige au préalable sa déclaration auprès des autorités, le contrôle du système de freinage ainsi que la pose d'une plaque d'immatriculation et l'équipement d'éclairages nocturnes verts et blancs⁸¹.

En 1904, le canton de Vaud est cosignataire d'un concordat intercantonal pour la régulation du trafic routier. La limite de vitesse en ville est élevée à 10 km/h, puis à 18 km/h en 1914. La réglementation concerne aussi les cyclistes désormais astreints au contrôle du système de freinage et d'éclairage. En outre, les cyclistes révoltés doivent maintenant rouler sur le côté droit de la chaussée⁸².

Dans d'autres cantons suisses, les régulations sont bien plus strictes. Par exemple, en 1900, dans les Grisons, l'interdiction de la conduite automobile est décrétée et durera jusqu'en 1925. Un automobiliste peut tout même emprunter les routes grisonnes mais doit subir l'humiliation de se faire tracter par des chevaux⁸³. De plus, les différentes réglementations cantonales sèment la confusion. Le passage d'un canton à un autre se fait parfois au prix d'un péage et peut demander le remplissage de formulaires. De manière générale, les réglementations suisses sont perçues comme si restrictives que les automobilistes étrangers décident, lors d'un congrès international en 1905, de boycotter temporairement les routes helvétiques⁸⁴.

D'une part, les règles ne sont en effet pas toujours cohérentes. Alors qu'en ville un fiacre peut rouler à 20 km/h et un tram à 30 km/h, les automobiles sont arbitrairement limitées à 10 puis 18 km/h. D'autre part, les régulations peuvent encore paraître laxistes pour le lecteur contemporain. L'examen de conduite n'est pas encore requis et quand c'est le cas, ce sont les clubs automobiles qui s'en chargent et son déroulement s'apparente à une promenade⁸⁵. De plus, rien n'empêche l'automobiliste de conduire alcoolisé et sa responsabilité n'est que rarement engagée en cas d'accident⁸⁶.

Si l'édification de lois encadrant la conduite automobile illustre la volonté des autorités de défendre les intérêts de la majorité de la population et de la prévenir du danger, dans la pratique, leur application est approximative. D'une part, les moyens permettant le contrôle de la vitesse manquent, ce qui agace les automobilistes qui se sentent souvent verbalisés de manière arbitraire. Le premier radar est présenté à l'exposition universelle de Paris en 1900 mais sa diffusion sur les routes suisses attendra plusieurs décennies. D'autre part, au niveau local, des intérêts financiers découragent la stricte application des règlements de conduite. En 1907, un conseiller communal de Prilly déplore la conduite débridée des automobilistes et fait poser des panneaux de limitation de vitesse à 15 km/h à chaque entrée de la localité. Toutefois, les autorités ferment souvent l'œil lorsqu'il s'agit de verbaliser des automobilistes qui sont aussi les meilleurs contribuables de la commune⁸⁷.

81 Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie », 60–65.

82 Pascal Fleury, « Quand l'automobile faisait peur », consulté le 27 décembre 2023.

83 Walter, *Les Suisses et l'environnement*, 188.

84 Fleury, « Quand l'automobile faisait peur ».

85 « Une histoire de l'automobile ».

86 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 104.

87 Amaudruz, *Prilly, des origines au XXe siècle*, 57.

Constitution de l'automobilité pendant l'entre-deux-guerres

De moyen de transport de niche, l'automobile se propage au lendemain de la première guerre mondiale, en partie du fait de la levée de restrictions qui réservaient les véhicules motorisés à l'armée pendant la guerre. Entre 1914 et 1929, le nombre d'automobiles est multiplié par dix (Figure 74). Elles sont non seulement plus nombreuses mais aussi plus sophistiquées et accessibles. Les méthodes de production inspirées des usines Ford se répandent et mettent sur le marché davantage de modèles qui ne sont plus les automobiles capricieuses du début du siècle : plus tolérantes, plus sûres, plus confortables, plus fiables et si facile à manier que même les chauffeurs sans formation technique peuvent la conduire. L'habitacle se ferme et rend le véhicule résistant aux intempéries, une condition importante pour une utilisation quotidienne en toute saison. D'un véhicule pour spécialistes, l'automobile est devenue un véhicule pour les profanes pratique au quotidien. La baisse du prix de vente allié à un possible achat à crédit, introduit en Suisse dans les années 1920, élargissent le marché des potentiels consommateurs au-delà de la haute bourgeoisie⁸⁸. Cependant, les femmes sont toujours largement sous-représentées. Seuls 3.8% des titulaires d'un permis de conduire dans le canton de Zürich en 1925 sont des femmes⁸⁹. En 1936 dans le canton de Vaud, ce taux ne représente toujours que 10%⁹⁰. L'imaginaire autour de l'automobile à essence bruyante, technique et puissante reste associée à la virilité masculine qui est la clientèle cible de l'industrie.

La rapide croissance du trafic routier amplifie les nuisances sur des routes encore largement sans revêtement ferme. Alors qu'à ses débuts, l'automobile tente de s'adapter à l'infrastructure routière, c'est désormais la route qui doit se plier aux exigences de l'automobile. Dans une requête de la section zurichoise de l'Automobile Club de Suisse, on peut lire : « *La question automobile dans son ensemble n'est qu'une question de routes. Nos routes n'ont pas suivi les exigences du trafic actuel. Si on améliore les routes, si on aménage des trottoirs à côté des routes de campagne, comme dans l'état allemand voisin de Baden, il n'y aura plus d'épidémie de poussière dont souffrent le public et les automobilistes* »⁹¹.

Comme expliqué plus tôt, le revêtement de la voirie a débuté avant l'arrivée de l'automobile. Cependant, les coûts monumentaux que représentent la couverture de l'ensemble du réseau routier suisse ont longtemps été un frein à son exécution. Avec l'augmentation du nombre de véhicules, les externalités négatives liées au trafic routier sont telles que des mesures urgentes sont nécessaires. Les médecins alertent des effets nocifs sur la santé des nuages de poussière visibles à des kilomètres : « *Celui qui, par une belle journée d'été, a l'occasion de faire une randonnée dans le Jura et regarde vers le bas le Mittelhäuser Alb, voit que toute la région est recouverte d'un seul nuage de poussière. En été, il est interdit de laisser portes et fenêtres ouvertes pour se protéger un tant soit peu de ce fléau inouï. Chacun peut juger par lui-même des effets sur la santé* »⁹². L'arrosage des routes comme moyen temporaire de fixer la poussière au sol n'est plus une mesure suffisante et seul de nouveaux revêtements routiers fermes semblent apporter une solution durable.

88 Sieber, Schneller, weiter, billiger, mehr?, 78-80.

89 Christoph Maria Merki, « Motorisation », trad. par Pierre-G. Martin, hls-dhs-dss.ch, consulté le 27 décembre 2023.

90 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 132.

91 Annonce au conseil d'état zurichois du 3 juillet 1919, cité in Haefeli, 70. Traduit par l'auteur.

92 Annonce au conseil cantonal soleurois en 1934, cité in Haefeli, 70. Traduit par l'auteur.

«Poussière ! Boue ! La perte monétaire, l'inconfort et le danger qui guettent les usagers et les riverains des grandes routes, voire les maladies attribuables à la poussière et à la boue, atteignent des proportions et une diffusion incommensurables. Le pavage des routes a fait disparaître la poussière et la boue, à un coût sûrement inférieur à celui de l'entretien des routes non revêtues [...]. Il est prouvé que l'inhalation de poussière peut causer des maladies bronchitiques et pulmonaires, sans compter la propagation de germes ».

The Asphalt Institute (association américaine encourageant le revêtement des routes), 1932. Cité in Mirko Zardini, *Sensations urbaines: une approche différente à l'urbanisme* (Centre canadien d'architecture, 2005), 217.

En plus de la poussière, les routes, habituellement soumises à des efforts presque exclusivement verticaux, connaissent une détérioration accélérée du fait de l'arrivée de véhicules qui se déplacent à 50 km/h, accélèrent, freinent, virent et dérapent. En conséquence, de nouveaux outils de financement sont mis en place afin d'accélérer les travaux d'amélioration des routes. Des taxes sur les véhicules sont perçues par les cantons dès les années 1910 et la confédération prélève des taxes sur les carburants dès 1928⁹³. De plus, dès 1923, le canton de Vaud participe à hauteur de 40%, puis 50% en 1932, aux dépenses communales en matière d'entretien et d'améliorations des routes. Ceci vise principalement à encourager les communes dont le parc automobile est faible à tout de même améliorer leur réseau viaire⁹⁴. Ainsi, dès la fin de la première guerre mondiale et en particulier pendant la crise économique mondiale, le canton de Vaud ouvre plusieurs chantiers dans un esprit keynésien afin de réduire le nombre de chômeurs. Ce sont principalement des travaux d'entretien et d'amélioration du réseau routier et non pas de nouvelles constructions, vu la longueur stagnante des routes cantonales⁹⁵.

Les nouvelles routes sont systématiquement construites avec un revêtement solide à partir des années 1920. Le tracé est également de plus en plus déterminé par les besoins des conducteurs de véhicules motorisés. Des rectifications, des virages amorcés et surélevés, une plus grande capacité de charge de la base routière, des réductions de pente, des élargissements de la chaussée ainsi que les premiers contournements de localités et passages souterrains sous les voies ferrées font désormais partie des conditions obligatoires pour un système routier adapté à l'automobile.

Les effets de l'amélioration du réseau routier sont ambivalents. Alors que des routes plus lisses et fermes résolvent en partie le problème de la poussière, elles encouragent aussi une augmentation du trafic qui peut se déployer sur une infrastructure plus confortable et moins dangereuse. Les taxes sur les véhicules et les carburants provoquent les mêmes effets indirects pernicioeux : plus il y a des véhicules qui consomment toujours plus de pétrole, plus les recettes fiscales augmentent et permettent l'amélioration des infrastructures. En somme, le trafic routier et les travaux routiers s'alimentent mutuellement⁹⁶.

En outre, si l'amélioration du réseau viaire atténue les problèmes de poussière, de bruit et de sécurité, elle ne les élimine pas. De nombreuses nuisances demeurent et en conséquence maints cantons suisses, dont le canton de Vaud, introduisent en

93 Elena Cogato-Lanza et al., *Post-car world: futurs de la ville-territoire* (MétisPresses, 2021), 49.

94 Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie », 34.

95 Signer, 7.

96 Sieber, 81-83.

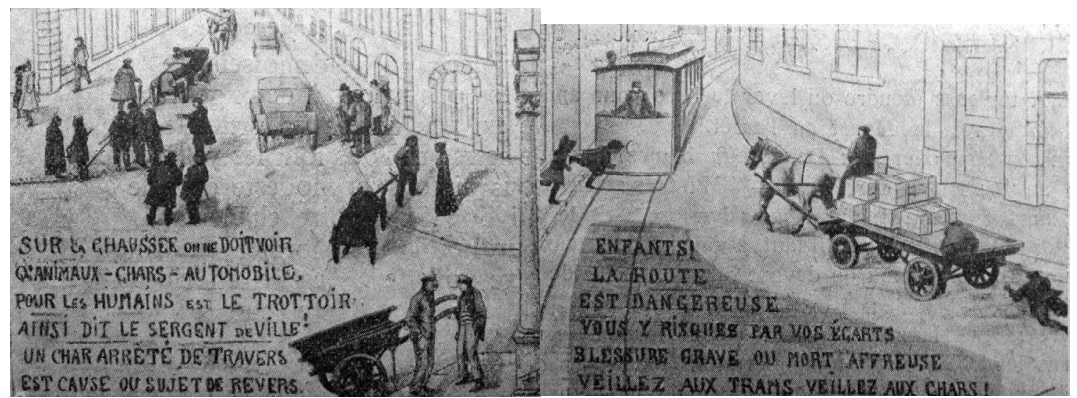


Figure 81 Dessins destinés à l'éducation des piétons à Genève, 1920

« Sur la chaussée on ne doit voir qu'animaux – chars – automobile, pour les humains est le trottoir. Ainsi dit le sergent de ville, un char arrêté de travers est cause de revers ».

« Enfants ! la route est dangereuse, vous y risquez par vos écarts blessure grave ou mort affreuse, veillez aux trams, veillez aux chars ! »

Source : Schwitzguébel. De la Circulation. De la nécessité d'éduquer le public sur les choses de la rue, in: Schweizerische Zeitschrift für Strassenbauwesen, Nr. 6, 1919, 7-9.

1919, après plusieurs tentatives avant la guerre, une interdiction de la circulation automobile tous les dimanches et les jours fériés entre 10h et 19h. Cette mesure, surtout symbolique, n'offre qu'un court répit du chaos routier et est levée pratiquement partout en Suisse dès 1924. On estime que dans les années 1930 dans le canton de Vaud, un véhicule à moteur sur sept est impliqué dans un accident en l'espace d'un an⁹⁷. En Suisse, c'est un véhicule à moteur sur dix avec des dommages corporels chaque année⁹⁸.

Conscients de la mauvaise publicité engendrée par les accidents, les lobbies automobiles tentent d'en réduire le nombre par des campagnes d'information qui vise à éduquer les usagers de la route, principalement les cyclistes et les piétons. Les clubs automobiles ciblent spécialement les enfants, qui sont les victimes principales des accidents routiers. Dès 1929, des cours d'éducation routière sont dispensés dans les écoles vaudoises, d'abord par les clubs automobiles, puis par les autorités policières régionales⁹⁹ (Figure 83).

Cette éducation, qui cherche à inculquer la place hégémonique de l'automobile sur les routes dès le plus jeune âge, se justifie aussi par un espace routier toujours plus complexe et difficile à appréhender. Une myriade de panneaux, de marquages au sol et de signalisations lumineuses organise les flux de circulation. Des règles banales de conduite, comme la priorité de droite sont introduites dans les années 1920 et doivent être enseignées à la population qui a désormais la responsabilité de lire le trafic pour éviter les accidents. Même si on se déplace à pied, il faut toujours prendre en compte la perspective de l'automobiliste. Les premiers passages piétons des années 1930, souvent matérialisés par deux bandes blanches ou quelques clous sur la chaussée, visent davantage à éduquer le piéton qu'à le protéger¹⁰⁰. Bien qu'il faille quelques années aux différents usagers de la route pour s'adapter aux nouveaux équipements routiers, ces derniers ont un impact significatif sur l'utilisation

97 Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie », 71.

98 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 71.

99 Sieber, 72.

100 Andrej Abplanalp, « Le premier véritable passage pour piétons de Suisse », Musée national – Blog sur l'histoire suisse, 15 novembre 2021.



Figure 82

Photo d'un cours de sensibilisation routière donné dans une école bernoise, 1935

Source : Carl Jost. StABE, FN Jost N 2305.

de l'espace routier. L'éclairage public par exemple, qui a souvent été introduit pour des raisons de sécurité routière, change totalement la perception de l'espace public une fois la nuit tombée et élargit le rayon d'action dans le temps et l'espace¹⁰¹.

Pour rendre possible la conduite automobile, l'infrastructure routière n'est pas la seule condition préalable : un réseau dense de stations-service, de garages, de services de remorquage et de parkings en est une autre. De plus, la professionnalisation progressive des services liés à l'automobile est une nécessité à sa diffusion en masse. Par exemple, les bidons de carburant remplis dans les pharmacies ou chez les épiciers ne sont remplacés par des pompes à essence qu'au milieu des années 1920. Un réseau de stations-service se développe ensuite rapidement, notamment grâce à l'arrivée d'entreprises internationales comme Shell, BP ou Esso¹⁰². Cependant, ce sont souvent les magasins anciennement spécialisés dans la bicyclette qui se muent en garage-station-service-mécanicien. C'est par exemple le cas à Prilly, où le magasin de cyclisme ouvert dans les années 1920 s'occupe aussi des réparations d'automobiles et propose une pompe à essence devant sa façade côté route¹⁰³.

On assiste donc durant l'entre-deux-guerres aux progressives transformations et appropriations de l'espace routier par l'automobile. Les clubs automobiles investissent des moyens considérables pour y parvenir : ils participent à la mise en place des règles de conduite, à la conception et l'installation de la signalisation routière et à la propagation de l'image d'une route où l'automobile est reine. Grâce à une importante activité de lobbying, ils réussissent à faire prévaloir les intérêts des automobilistes sur ceux des autres moyens de transport. Dans la lutte pour la route, le vent est en train de tourner en faveur de l'automobile.

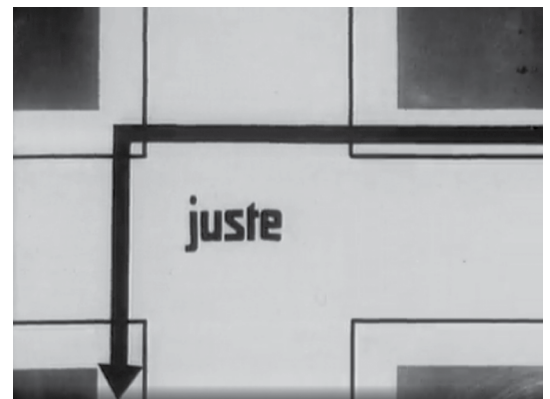
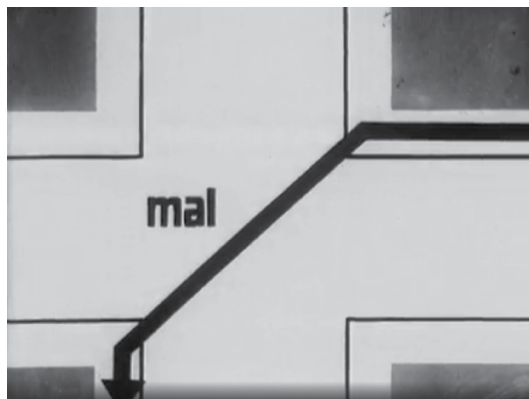
101 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 62-64.

102 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 83.

103 Alain Gaudard, *Prilly: de village en ville*, Sites et villages vaudois (Cabédita, 1998), 87.



Soyez prudents, la rue n'est pas un endroit de tout repos pour tenir conversation !



Ici, les élèves ont compris que la rue n'est pas une place de jeux. Aucun ne joue sur la chaussée.

Remarquez ces écoliers qui se jettent comme des étourdis sur la voie publique au mépris du danger.



Figure 83

Images tirées d'un film pédagogique projeté aux écoliers lausannois durant la semaine de la circulation du 11 au 17 mai 1930

Le film est commandé par la police de Lausanne. Le message est clair : la rue n'est pas un espace multifonctionnel, c'est une infrastructure servant uniquement à la circulation et à l'organisation des flux. On ne doit pas y jouer, flâner, discuter. Le piéton doit se comporter avec discipline et aller de la manière la plus directe d'un point de départ au point d'arrivée.

Source : La circulation, Corps de Police, 1930, consulté le 3 janvier 2024, <https://www.dartfish.tv/Player?CR=p33203c27287m1277222> (consulté le 03.01.2024).



Bern



La Chaux-de-Fonds



Lausanne



Luzern

Figure 84
Photo d'un passage piéton bernois, 1935
 Source : Carl Jost. StABE, FN Jost N 2277.

Figure 85
Photos d'aménagements pour piéton dans différentes villes suisses, 1952
 Source : Archives nationales suisses



Der Schutzengel der Kinder ist dem beängstigenden Verkehr nicht mehr gewachsen!

Figure 87 Dessin de presse : « L'ange gardien des enfants n'est plus à la hauteur de l'effrayante circulation ! », 1955

Source : Emil Leutenegger, « Der Schutzengel der Kinder ist dem beängstigenden Verkehr nicht mehr gewachsen! », Nebenspalter: das Humor- und Satire-Magazin 81, no 22 (1955).

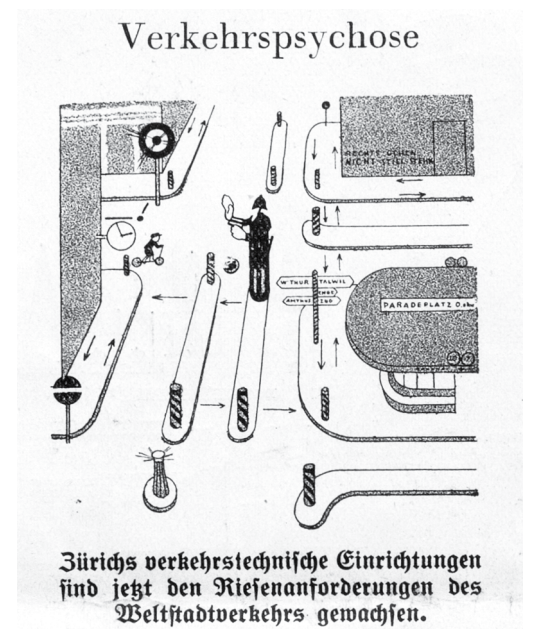


Figure 86 Dessin de presse « Psychose du trafic », 1930

« Les aménagements de circulation de Zurich sont maintenant à la hauteur des exigences du trafic urbain mondial ».

Source : « Verkehrspsychose », Nebenspalter 56, no 3 (1930), 2.

Les victoires de l'automobile

« M. Forrer rappelle avec humour l'apparition de la première locomotive, qui ne fut pas reçue à la première heure avec beaucoup de sympathie. L'automobilisme, dans beaucoup de parties de notre pays, se heurte encore à la même hostilité, mais comme pour le chemin de fer, les populations s'y habitueront.

On ne peut plus se passer du chemin de fer de nos jours ; plus tard, l'automobile deviendra tout aussi indispensable. [...] Le progrès s'étend sur bien des domaines. Il y a vingt ans, la bicyclette était un instrument de sport, presque de luxe ; aujourd'hui, elle est devenue un instrument de travail. Aujourd'hui, on en trouve dans presque chaque maison.

La bicyclette profite maintenant à l'ouvrier avant tout ; après la bicyclette est venue la motocyclette, et voici venir l'automobile. L'automobile donnera au voyageur l'indépendance et l'émancipation des horaires : c'est la liberté absolue de se mouvoir. M. Forrer dit qu'il ne faut pas se dissimuler que l'automobile n'est pas encore très populaire ; le peuple, dans beaucoup de contrées, ne voit que la poussière et tous les désagréments de la route encombrée ; il voit dans cet instrument un objet de luxe, dont profitent seulement les classes aisées. Il y a beaucoup à faire pour rendre le nouveau mode de locomotion plus sympathique ; il faut le rendre plus accessible. [...] Le jour viendra où l'automobile subira le sort heureux des chemins de fer et des vélos, en devenant la chose de tous »¹⁰⁴.

Si le jour où l'automobile est à la portée de tous comme l'est le vélo ou le train, ne se réalise que durant les décennies d'après-guerre, les fondations nécessaires à sa popularisation sont posées durant l'entre-deux-guerres. D'une part, l'efficacité du transport routier s'accroît à mesure que l'infrastructure routière et les technologies de transport se perfectionnent. D'autre part, le transport routier motorisé s'affirme de plus en plus comme un service public qui bénéficie à une part importante de la population. Dès 1906, les services de transport postaux assurent des liaisons en véhicule motorisé. Après la première guerre mondiale, bon nombre de bus de l'armée suisse sont pratiquement donnés aux services de transport postaux, dont l'étendue du réseau s'allonge, au point de surpasser celui des chemins de fer (Figure 23). Ils desservent des régions éloignées, délaissées par le rail. La motorisation de l'armée dès la première décennie du siècle atteste déjà de la rentabilité des véhicules motorisés à des fins utilitaires¹⁰⁵. Dans les villes, alors que les trams sont devenus le premier moyen de transport de masse, ils sont de plus en plus perçus comme des obstacles rigides à la circulation routière. On demande déjà à les remplacer par des trolleybus ou à les faire disparaître en sous-sol¹⁰⁶. Bien que le démantèlement des réseaux de trams ne se produise que durant l'après-guerre, de nombreux indicateurs signalent la fin de l'âge d'or des chemins de fer. De manière générale, l'offre grandissante de transport public routier et l'utilisation de véhicules motorisés à des fins d'utilité publique, comme pour les ambulances et les pompiers, permettent à toujours plus de personnes d'y trouver des avantages et contribuent à leur donner une image positive¹⁰⁷.

104 « Discours de M. le conseiller fédéral Forrer », La Suisse sportive. Revue de tous les sports. Organe officiel de l'Automobile Club Suisse, 1er mai 1905, prononcé au 1^{er} Salon de l'automobile à Genève. Cité in Grégoire Gonin et Louis-Phillipe L'Hoste, *Une histoire de l'automobile, XIXe-XXIe siècles*, 2^e éd. (Gymnase de Burier et Gymnase de Morges, 2023), 52.

105 Rolph Gisler-Jauch, « Automobile », trad. par Walter Weidli, hls-dhs-dss.ch, consulté le 13 avril 2023.

106 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 52.

107 Sieber, 86.

Qui que vous soyez ! ignorant ou cultivé, paysan ou citadin, jeune homme sans ambition, vieillard désabusé ou sombre bourgeois bloqué dans les regrets du 'bon vieux temps', tous vous devez admirer l'automobile [...]. Quoi qu'on dise et quoi qu'on fasse, l'automobile a gagné la partie.

Gustave Krafft, ACS section vaudoise, 1924, 32f. cité in Thomas Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie » (strassendaten.ch Bern, 2014), 1.

Cependant, le combat le plus ardu de l'automobile l'oppose au piéton, qui incarne encore davantage les valeurs de liberté de mouvement et d'individualisme et occupe traditionnellement une place souveraine sur la route. En 1922, alors que le système automobilité se met en place, la cour suprême du canton d'Argovie affirme « *qu'un piéton est entièrement libre de marcher où il veut sur la route, que non seulement les personnes normo-entendantes, mais aussi les personnes malentendantes, voire les sourds-muets et les personnes portant de très lourds sabots, peuvent s'engager dans la rue. Car ils ne mettent pas les autres en danger mais le danger vient de l'automobile qui se déplace à une vitesse nettement supérieure à celle du piéton* »¹⁰⁸. En 1925, c'est le tribunal fédéral qui proclame « le droit du piéton à utiliser toute la chaussée, fût-elle bordée d'un trottoir »¹⁰⁹.

Cependant, la tyrannie de la vitesse finira par l'emporter. La mise en place de dispositifs sensés assurer la sécurité des piétons, comme les passages piétons ou les îlots directionnels, est vendue comme un compromis car elle porte aussi atteinte à la fluidité de la conduite automobile. Dans les faits, la mobilité piétonne ne parvient simplement pas à défendre ses intérêts car elle n'a presque aucun poids politique et ne combat donc pas à armes égales contre les lobbies automobiles¹¹⁰.

La loi fédérale sur la circulation routière de 1932 scelle le sort de piétons et déclarent officieusement l'automobile gagnante de la lutte pour la route. Les piétons y sont rangés dans la catégorie des « autres usagers de la route » avec les charrettes, les cavaliers et le bétail. Le texte de loi indique que « *le piéton doit utiliser les trottoirs ou les passages pour piétons et traverser la route avec prudence. Sur les tronçons de route sans visibilité et à l'approche de véhicules à moteur, il doit se tenir sur le côté de la route. Il doit également respecter les ordres de la police de la circulation* »¹¹¹. Il est désormais clair que le milieu de la route appartient aux véhicules motorisés.

La loi de 1932 marque un jalon décisif dans la constitution du système automobilité. Jusqu'ici, les différentes réglementations cantonales en matière de circulation routière semaient la confusion et empêchaient la conception de projets infrastructurels à plus large échelle. La loi fédérale permet l'homogénéisation des règlements de conduite au niveau national. Les limites de vitesse sont supprimées au profit d'une règle libérale selon laquelle le conducteur doit toujours adapter sa vitesse à ses capacités et à l'état de la route. En contrepartie, il peut désormais être poursuivi pour tous les accidents dont il est responsable, à moins qu'il ne prouve le contraire¹¹². Ceci traduit aussi en partie un transfert de responsabilité du véhicule au conducteur : on

108 Cité et traduit d'après Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 32.

109 Anne-Françoise Praz, « Autos et piétons : la petite guerre », in *Entre modernité et nostalgie: la Suisse de 1920 à 1929* (Editions Eiselé, 1991), 160.

110 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 68-70.

111 Loi fédérale de 1932, section 618, paragraphe 33-35. Cité et traduit d'après Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 73-74.

112 Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie », 60.

reporte la cause des nuisances qu'occasionnent les automobiles de l'objet roulant à l'individu qui le conduit. L'automobile n'est pas la source du problème, elle n'est qu'un objet technologique neutre dont certaines personnes se servent mal.

Quelques concessions sont accordées aux dépens de la liberté automobile : l'examen de conduite et des feux avant et arrière sont obligatoires pour conduire une automobile¹¹³. En somme, rien de plus que ce qui était déjà édicté dans la plupart des cantons, qui sont libres d'imposer une réglementation plus stricte. La victoire de l'automobile est écrasante.

Séparation des flux routiers

« Il y a quelques décennies encore, les différents usagers de la route s'entendaient plutôt bien sur une même chaussée ; on s'accommodait d'un trafic relativement modéré et on se promenait paisiblement sur la route sans que les différents véhicules ne se gênent sérieusement. Mais aujourd'hui, le trafic routier ne se déroule pas sans heurts. Sur les principales artères de circulation, il règne parfois une cohue dangereuse pour la vie. La vitesse variable des véhicules motorisés, dont le nombre augmente d'année en année, a en outre créé de nouveaux foyers de danger pour les usagers de la route. Les chiffres des accidents ont grimpé de manière inquiétante et, peu à peu, les intéressés au trafic et les autorités compétentes ont compris qu'on ne pouvait plus éviter une séparation du trafic dans l'intérêt de la sécurité routière »¹¹⁴.

Les automobilistes et les associations qui défendent leurs intérêts usent d'expressions comme « la conquête de la route » ou « la lutte pour la route » pour affirmer leur volonté de donner à l'automobile une position dominante sur la chaussée. À partir des années 1930, les termes relativement neutres de séparation des flux s'imposent en lieu et place des vocables martiaux¹¹⁵. Si le concept n'est pas nouveau, on en retrouve des applications dans les jardins français du 18^e siècle, sa mise en œuvre sur les routes suisses a été plutôt marginale jusqu'ici. Cependant, à partir de l'introduction de la loi fédérale de 1932, le principe de séparation des flux n'est plus seulement une mesure de gestion du trafic et une réalisation architecturale, c'est aussi une conceptualisation légale du trafic routier.

Le principe est initialement promu comme un garant de la sécurité de tous les usagers de la route. Dès les années 1930, de nombreuses associations cyclistes suisses, dont les branches vaudoises, demandent l'aménagement de pistes cyclables. Finalement, seuls deux courts tronçons sont réalisés à titre expérimental dans le canton de Vaud en 1937¹¹⁶. On comprend dès lors que l'application de la séparation du trafic constitue davantage la prise de possession de la route par les véhicules motorisés que la mise à disposition d'une voie pour chaque moyen de transport.

Car derrière les promesses de sécurité pour tous se cache une conception fonctionnaliste de l'aménagement de la voirie qui vise surtout à débarrasser la route de tout obstacle au mouvement continu des voitures. Parmi ces obstacles potentiels, on retrouve tous les usagers de la route plus lents, comme les piétons, les charrettes, les cyclistes ou même les trams. Selon la devise « à chaque usager sa voie », les piétons

113 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 132-33.

114 Neue Zürcher Zeitung, édition du 11.10.1936, 2. Cité in Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 70. Traduit par l'auteur.

115 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 72-74.

116 Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie », 62.



Figure 88 Photo de la route cantonale 5 entre Soleure et Bienne, 1942

Source : Bericht des eidgenössischen Oberbauinspektorats an das Departement des Innern 1942, 76.

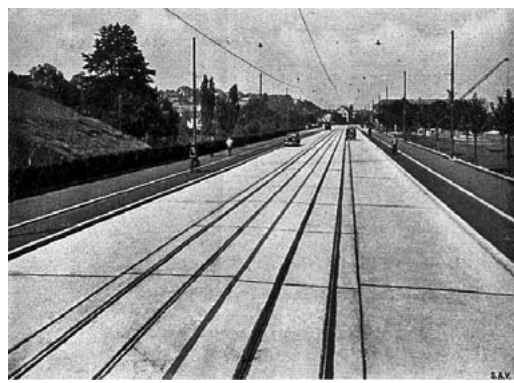


Figure 89

Photo du viaduc de Dorenbach à Bâle : mise en œuvre du principe de séparation des flux, 1935

Source : Schweizerische Strassenverkehrsliga 1935, 58.

doivent donc avoir des trottoirs séparés, les vélos des pistes cyclables, les véhicules à moteur des routes lisses et adaptées à leur conduite et les trams un tracé séparé. Quelques tronçons routiers en Suisse servent d'exemple en la matière à l'image du viaduc du Dorenbach à Bâle ou de la route cantonale 5 entre Soleure et Bienne.

Toutefois, dans la pratique, l'immense espace requis pour mettre en place un tel dispositif ne permettra sa réalisation que sur quelques tranches de route isolées. Les travaux de modernisation de la voirie, de changement du revêtement et d'installation de signalisation routière se poursuivent. Les trottoirs qui, dès l'entre-deux-guerres bordent en grande partie les voies urbaines, attendront les décennies d'après-guerre pour se répandre hors des villes. Les projets de pistes cyclables resteront souvent lettre morte. La priorité est donnée à l'aménagement de routes adaptées à la circulation automobile¹¹⁷.

117 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 71.

Vers la voie automobile

On reconnaît dans la voie routière, comme pour la voie ferrée moins d'un siècle plus tôt, un instrument de développement économique et urbain. Alors que le train a relégué au second plan toute une économie régionale organisée autour d'un réseau routier séculaire, on imagine que l'automobile puisse être le moyen de raviver des routes qu'on pensait définitivement délaissées. Les larges courbes subordonnées aux formes naturelles du paysage des routes de campagne se prêtent parfaitement à la conduite fluide, confortable et sans danger des automobiles. Paradoxalement, le développement de la circulation automobile n'est donc plus tant perçu comme une menace de la modernité industrielle sur la tradition, mais au contraire, comme un formidable moyen de la réactiver¹¹⁸.

« Si l'automobile n'est pas encore mais tend à devenir un instrument démocratique, il est déjà un instrument décentralisateur. Il porte la vie, le mouvement et un peu de richesse dans les coins les plus morts, les plus ignorés et les plus pauvres ; pas un village qui n'ait aujourd'hui déjà vu passer la riche machine et n'en ait profité. Elle galvanise non seulement la province mais la petite province près, toutes deux, de s'éteindre. De petites localités éloignées des gares de chemins de fer établissent souvent un service d'automobiles qui remplacent la vieille guimbarde paresseuse. Les automobiles agiles et libres vont où le train, esclave de la voie ferrée, ne peut aller ; elles ressemblent à des wagons échappés à la tutelle des rails, et, prises dans leur ensemble, elles forment comme des annexes et des ramifications des grandes lignes de fer rigides ; elles tendent à couvrir la France d'un réseau immense et subtil où circulera la vie et où se précipitera un sang qui menaçait de s'épuiser aux extrémités et de s'engorger au centre. Il est permis à des amoureux de paix ou à des âmes de poètes, de regretter les vieilles routes silencieuses et parfumées, ignorantes du bruit et de la fumée des autos, mais les mêmes âmes doivent haïr les chemins de fer et soupirer après les diligences »¹¹⁹.

En Suisse aussi, la route se pare des qualités qui font défaut aux chemins de fer. Elles *« épousent le relief du terrain, tandis que les voies ferrées imposent la discipline inflexible de leurs alignements partout où elles passent »¹²⁰*. Les qualités esthétiques de l'infrastructure routière et son ancienneté ont la cote auprès des milieux conservateurs qui y voient avec une certaine nostalgie un édifice parfaitement intégré aux paysages suisses. Hans Straub, membre de l'organisation Heimatschutz, écrit en 1920 : *« la route n'est pas qu'une infrastructure de transport ; elle est plus que cela, elle est un être autonome, une œuvre d'art [...] les vieilles routes sont souvent techniquement rudimentaires et pourtant, ou précisément à cause de cela, elles sont riches d'une grande beauté poétique, parce qu'elles semblent jaillir du terrain, ne faire qu'un avec lui. Les routes nouvelles, au contraire, avec leurs soutènements et leurs ouvrages d'art impétueux, le contraste de leurs lignes dures et droites avec la souplesse des contours du terrain, sont souvent d'un effet banal et consternant »¹²¹.*

À cette époque, on ne voit pas encore de contradiction entre trafic motorisé et vie campagnarde. On imagine que la renaissance de la route coïncide avec celle de l'économie locale et traditionnelle des régions rurales. Pour y parvenir, il suffit

118 Alonzo, *L'architecture de la voie*, 363.

119 Jean Aubin, *L'Automobile devant les chambres et devant l'opinion*, Paris, Aux bureaux du journal La Loi, 1908. Cité in Thiesset, *Écraseurs ! les méfaits de l'automobile*, 319.

120 Stanislaus von Moos, *Esthétique industrielle* (Editions Desertina, 1992), 118.

121 Hans Straub, « Landstrassen und Feldwege », 1 mars 1920. Traduit par l'auteur.

d'adapter les voies ancestrales à l'automobile, ou comme on l'aurait dit à cette époque : convertir les rues en routes¹²². Comme pour le train quelques décennies auparavant, la voie automobile doit désormais guider le développement urbain.

Cependant, on s'aperçoit rapidement de l'incompatibilité entre la voie routière adaptée aux flux motorisés et l'utilisation habituelle de la voirie dans les villages. Les projets d'élargissement et de rectification des routes montrent rapidement leur limite. On constate que « *la voie à tout faire, celle qui se prête à tout ordre de circulation, est, désormais, périmée* »¹²³. La séparation des flux s'impose et l'automobile mérite une voie qui lui soit propre et à sa mesure : l'autoroute.

La première voie routière exclusivement dédiée à l'automobile est inaugurée en 1908 à Long Island dans l'état de New York. Il s'agit en fait d'une piste privée de 16 kilomètres spécialement conçues pour les courses automobiles (Figure 90). À Berlin, on achève en 1921 une voie expérimentale pour étudier la sécurité automobile (Figure 91). La première véritable autoroute européenne est construite en Italie à partir de 1922 par la Société Anonyme Autostrade (Figure 92). Mise en service en 1924, elle relie Milan à la région des lacs alpins. Son accès est payant, des stations-service sont aménagées tout le long de son parcours, les croisements de niveaux sont supprimés ou protégés par des barrières sur le modèle du chemin de fer. Toutefois, les deux sens de circulation ne sont pas séparés. Jusqu'en 1930, avant que l'état italien les considère non rentables, de nombreux projets autoroutiers sont déjà engagés dans la foulée, formant au total un réseau de 478 kilomètres. En 1926, les participants du 4^e rassemblement de l'Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR), qui se tient expressément à Milan, ne manquent pas de visiter ces réalisations, contribuant ainsi à la diffusion du modèle¹²⁴.

En 1933, l'Allemagne engage la construction de plusieurs milliers de kilomètres d'autoroutes pour irriguer l'ensemble du territoire national. Dans le cadre d'une politique de relance économique, ce vaste chantier est associé au projet fordiste de démocratisation de l'automobile avec la Volkswagen, la voiture du peuple. Quelques 3'700 kilomètres d'autoroutes, indépendants du réseau des routes ordinaires, sont réalisés en moins de six ans. Le projet allemand se nourrit explicitement de l'expérience des autostrades italiennes, mais aussi et surtout des parkways américains¹²⁵.

En effet, à l'image des parkways, la dimension paysagère occupe une place centrale dans le projet autoroutier allemand. Les planificateurs partagent les mêmes considérations esthétiques de la route énoncées plus haut par Hans Straub. Objets tout à la fois infrastructurels, esthétiques, paysagers et écologiques, les autoroutes apparaissent comme un événement culturel majeur, sinon comme une œuvre d'art total, un *Gesamtkunstwerk*. Le jeune critique d'art et d'architecture nazi Werner Rittich écrit alors en 1938 : « *Dans ces routes et ponts, une harmonie entre l'organisation, la technique, la nature et l'art a été atteinte. Cette harmonie correspond à la conception globale que nous nous faisons de notre vie dans notre temps. Nous avons une attitude envers cette œuvre qui transforme la construction technique et fait d'une réalisation purement matérielle une réalisation culturelle* »¹²⁶ (Figure 94).

122 Alonzo, *L'architecture de la voie*, 371.

123 Alonzo, 374.

124 Alonzo, 381.

125 Alonzo, 387.

126 Werner Rittich, *Architektur und Bauplastik der Gegenwart.*, 2., erweiterte Auflage, (Berlin. Rembrandt-Verlag, 1938), 62 ; cité in Alonzo, *L'architecture de la voie*, 401.



Figure 90 Photo de la piste automobile de Long Island dans l'état de New York, 1909
Source : Long Island Motor Parkway Bridge Series #41.



Figure 91 Photo de la piste automobile Avus à Berlin, 1921
Source : Carte postale, « Berlin. L'Avus, vue depuis la tour radio », 1921.



Figure 92 Photo de l'autoroute Milan-Laghi, vers 1925
Source : <https://storiedimenticate.it/autostrada-dei-laghi/> (consulté le 03.01.2024).



Figure 93 Photo du Henry Hudson Parkway à New York, 1937
Source : Berenice Abbott, 1937.



Figure 94 Photo de l'autoroute Munich-Salzburg, 1937

Source : Éric Alonzo, L'architecture de la voie: histoire et théories (École d'architecture de la ville & des territoires, 2018), 391.

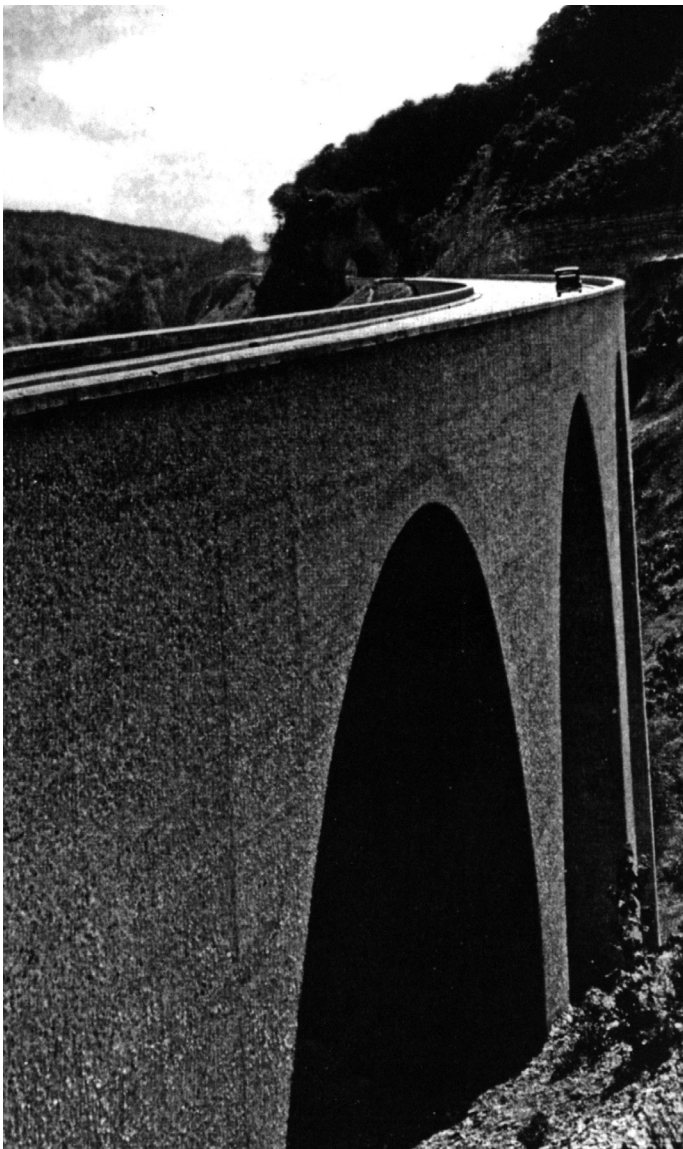


Figure 95
Photo du Drackensteiner Hang
entre Stuttgart et Ulm, vers 1935

La massivité de l'ouvrage rappelle les édifices monumentaux de la Rome antique, comme les aqueducs ou les arcs de triomphe, qui sont glorifiés par les esthètes nazis. Alors que des ponts en acier filiformes sont construits depuis la fin du 19^e siècle, les constructeurs allemands préférèrent employer avec nostalgie la brique, la pierre et le ciment.

Source : Éric Alonzo, L'architecture de la voie: histoire et théories (École d'architecture de la ville & des territoires, 2018), 399.

Vers la mobilité du futur

Bien que les premiers projets d'autoroutes se distinguent par leurs qualités paysagères et renouent avec le savoir séculaire de l'aménagement des voies, la conception de la mobilité et des transports reste toutefois largement guidée par une pensée techniciste et fonctionnaliste. Les enjeux économiques et militaires derrière l'infrastructure viaire prédominent. Sa planification doit dépasser les frontières nationales pour permettre l'expansion libre des marchés et assurer une riposte rapide et efficace en cas d'attaque.

Dans un certain élan d'union diplomatique, symbolisé par la création de la Société de Nations à Genève au lendemain de la première guerre mondiale, on tente dès les années 1920 de planifier le trafic routier et d'uniformiser sa réglementation à plus large échelle. Au sein de cette même Société des Nations, est créé en 1921 un Comité spécial d'étude de la circulation routière, dont les objectifs sont notamment d'homogénéiser les codes de circulation, d'assurer le maintien de la liberté des communications ou encore de « garantir la liberté des échanges dans un contexte de grande désorganisation et de créations de nouvelles frontières »¹²⁷. En 1931, à l'occasion d'une convention internationale sur la signalisation routière à Paris est établi « un code international de signaux routiers permettant aux automobilistes étrangers, ignorants de la langue du pays sur le territoire duquel ils circulent, d'interpréter correctement tous les signaux qu'ils rencontrent »¹²⁸.

Bien que la première grande convention internationale en matière de circulation automobile, organisée à Genève, remonte à 1909, les enjeux ici sont plus larges. On ne vise pas simplement à promouvoir et faciliter le déplacement de véhicules motorisés en Europe. Il s'agit de considérer les transports routiers comme support au développement économique, industriel et urbain des nations.

On souhaite structurer le nouveau réseau intereuropéen de circulation routière autour d'une armature autoroutière. En 1926, on imagine une autoroute traversant l'Europe du nord au sud, de Hambourg à Gênes (Figure 96). Alors que les projets autoroutiers se concrétisent ici et là en Europe, aucune nation ne veut se retrouver exclue du futur réseau routier européen. Une crainte mise en avant par les milieux pro-automobiles pour encourager la construction d'autoroutes nationales.

En Suisse, dès les années 1920, différentes voies autoroutières sont imaginées. Une fois que la confédération obtient les compétences de planifier et de légiférer en matière de transport routier, sont élaborés dans les années 1930, en collaboration avec l'Association suisse des professionnels de la route, les premières esquisses d'un réseau de routes nationales¹²⁹. Le potentiel de développement urbain et territorial que permet le transport routier est rapidement compris et en 1933, l'architecte Armin Meili intègre à sa proposition de planification territoriale nationale un réseau de « Fernverkehrstrassen ». Il est en outre question de poursuivre une urbanisation linéaire de Saint-Gall à Genève (Figure 98).

127 Sébastien Gardon, « Les comités techniques de la SdN et de l'ONU comme espaces d'harmonisation et de coordination des problèmes de transports dans l'entre-deux-guerres et l'après-seconde guerre mondiale », in *Histoire des transports et de la mobilité: entre concurrence modale et coordination (de 1918 à nos jours)* (Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2014), 96-97.

128 Secrétariat de la Société des Nations, *La Société des Nations : ses fins, ses moyens, son oeuvre* (Genève, 1935), 155-56 ; cité in Gardon, « Les comités techniques de la SdN et de l'ONU comme espaces d'harmonisation et de coordination des problèmes de transports dans l'entre-deux-guerres et l'après-seconde guerre mondiale », 100.

129 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 77.



Figure 96

Plan du projet d'autoroute entre Gênes et Hambourg, 1926

Source : Die Autostrasse, 1952. in Ingrid Heckmann-Strohkark, « Der Traum von einer europäischen Gemeinschaft, die internationalen Autobahnkongresse 1931 und 1932 », in Die Schweizer Autobahn, éd. par Martin Heller et Andreas Volk (Zürich: Museum für Gestaltung, 1999), 33.

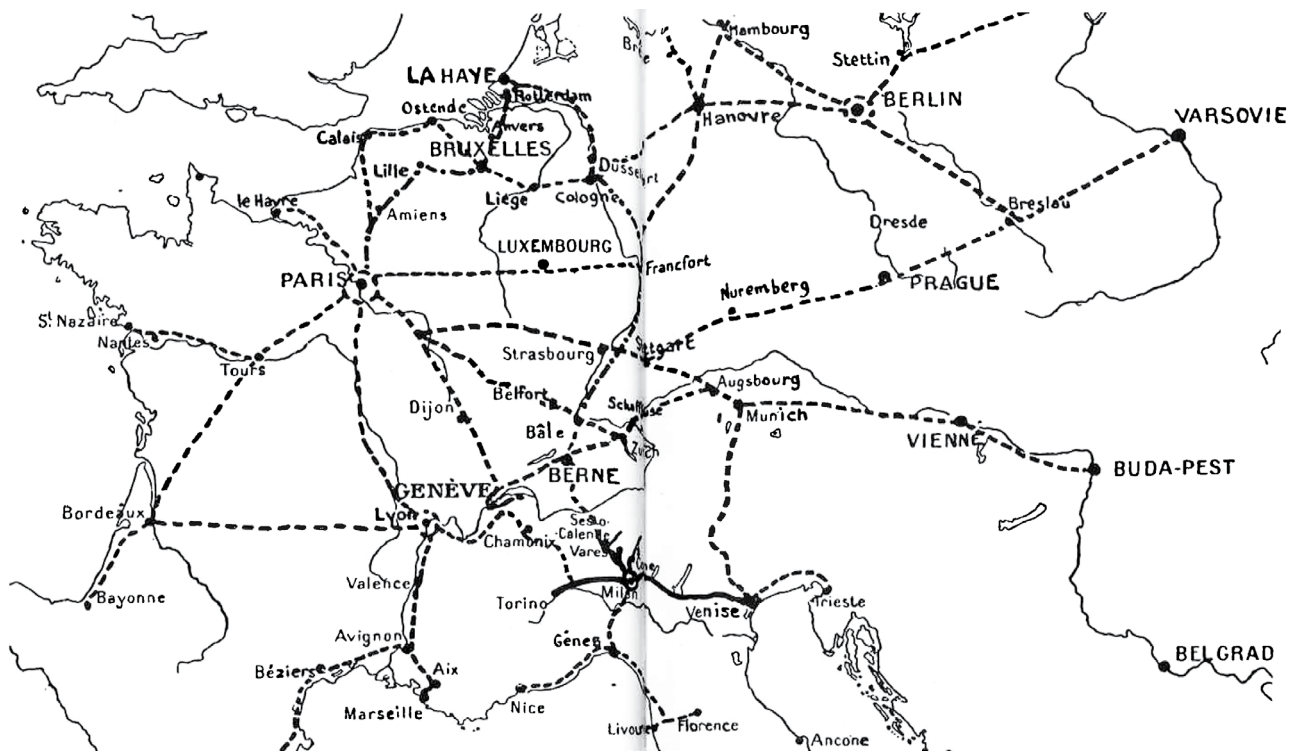


Figure 97

Esquisse d'un réseau autoroutier européen, 1931

Source : Jacques Thomas, «Le 1. Congrès International des Autoroutes», in : Revue Générale des Routes, Nr. 9, 1931.

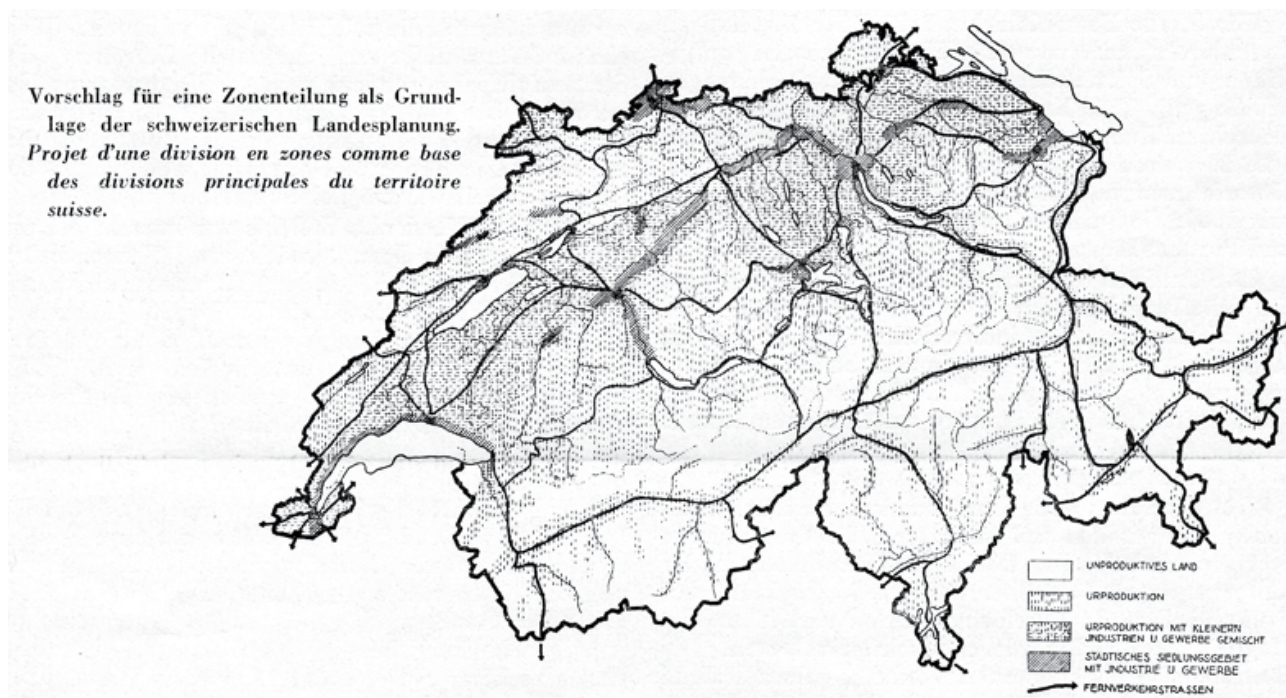


Figure 98

Plan du projet d'aménagement du territoire suisse par Armin Meili, 1933

Source : Armin Meili, « 25 Jahre Landesplanung in der Schweiz », 1 septembre 1958, 1.

Le projet de Meili s'inscrit dans la droite lignée de la tendance fonctionnaliste de la planification urbaine et territoriale diffusée lors des congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM). Les principes de séparation des fonctions en zone et des trafics en différentes voies sont déjà évidents dans les projets urbains de Le Corbusier dans les années 1920, à l'image de la *Ville pour 3 millions d'habitants* projetée en 1922, où le trafic automobile joue un rôle fondamental et structurant (Figure 101). En 1924, la *Hochhausstadt* de Ludwig Hilberseimer illustre la séparation des fonctions jusqu'à l'unité domestique individuelle qui est lisible sur les façades des bâtiments. Si on constate toutefois une plus grande diversité de moyens de transport, ils sont naturellement soumis à une stricte séparation des flux : les piétons sur de passerelles surélevées, les automobiles sur le sol et les voies ferrées sur plusieurs niveaux souterrains (Figure 100).

De l'autre côté de l'Atlantique, où le développement du système automobile a presque une décennie d'avance sur l'Europe, les projets des villes du futur sont encore plus radicaux en matière de mobilité. Alors que toute une architecture spécifique à l'automobile est en construction, comme des motels, drive-in en tout genre, restaurants, églises ou banques¹³⁰, l'architecte Frank Lloyd Wright publie en 1932 un projet de ville idéale où l'automobile est souveraine : « *Imaginez des autoroutes spacieuses bien aménagées, des passages à niveau éliminés, des zones d'habitat « à l'écart », dépourvues des fils et des poteaux télégraphiques et téléphones déjà archaïques et libérées des panneaux publicitaires criards et des constructions obsoletés. Imaginez ces grandes autoroutes dont la largeur et la pente présentent toute garantie de sécurité, égayées par des bordures de fleurs, rafraîchies par l'ombre des arbres, reliées à intervalles réguliers à des aéroports où atterrissent et d'où décollent des avions de transport sûrs et silencieux. Des routes géantes, qui sont elles-mêmes de la grande architecture, passent devant des stations-service publiques qui ont cessé d'être une offense pour la vue et qui se sont développées jusqu'à offrir toutes sortes de services et de comforts. Elles unissent et séparent [...] les séries d'unités diversifiées : fermes, usines, marchés du bord de la route, écoles vertes, habitations (chacune bien établie sur son acre de terrain individuellement orné et cultivé), lieux de divertissement et de loisirs. Toutes ces unités sont disposées et intégrées de telle manière que chaque citoyen disposera à l'avenir de toutes les formes de production, [...] de divertissement, dans un rayon de cent cinquante milles autour de chez lui, tout cela facilement et rapidement accessible grâce à sa voiture ou à son avion. Cet ensemble intégré compose la grande ville que je vois embrassant ce pays tout entier – la Broadacre de demain* »¹³¹.

Les compagnies automobiles et pétrolières sont conscientes de la publicité que peuvent leur faire de tels projets urbanistiques. Après avoir conçu un modèle de ville pour une campagne publicitaire de la Shell Oil Company en 1937, le designer Norman Bel Geddes projette, en collaboration avec l'architecte Albert Kahn, pour l'exposition universelle de New York de 1939, *Futurama*, un modèle de ville futuriste des années 1960 (Figure 102). Parrainé par General Motors, il fait l'apologie de l'autoroute et démontre son potentiel à résoudre les problèmes contemporains de congestion du trafic et à s'adapter à tous les environnements du territoire états-uniens. Dans un livre publié en 1940, intitulé *Magic Motorways*, Norman Bel

130 Hélène Trocmé, « Et l'Amérique inventa la "Motown" », in *Le siècle de l'automobile, l'invention qui a bouleversé le monde*, vol. Hors-série (L'histoire / Les Echos, 2010), 90-97.

131 Frank Lloyd Wright et Claude Massu, *La ville évanescence*, Collection Archigraphy (Infolio, 2013), 86; cité in Olivier Ducharme, *Ville contre automobiles: redonner l'espace urbain aux piétons* (Écosociété, 2021), 34-35.

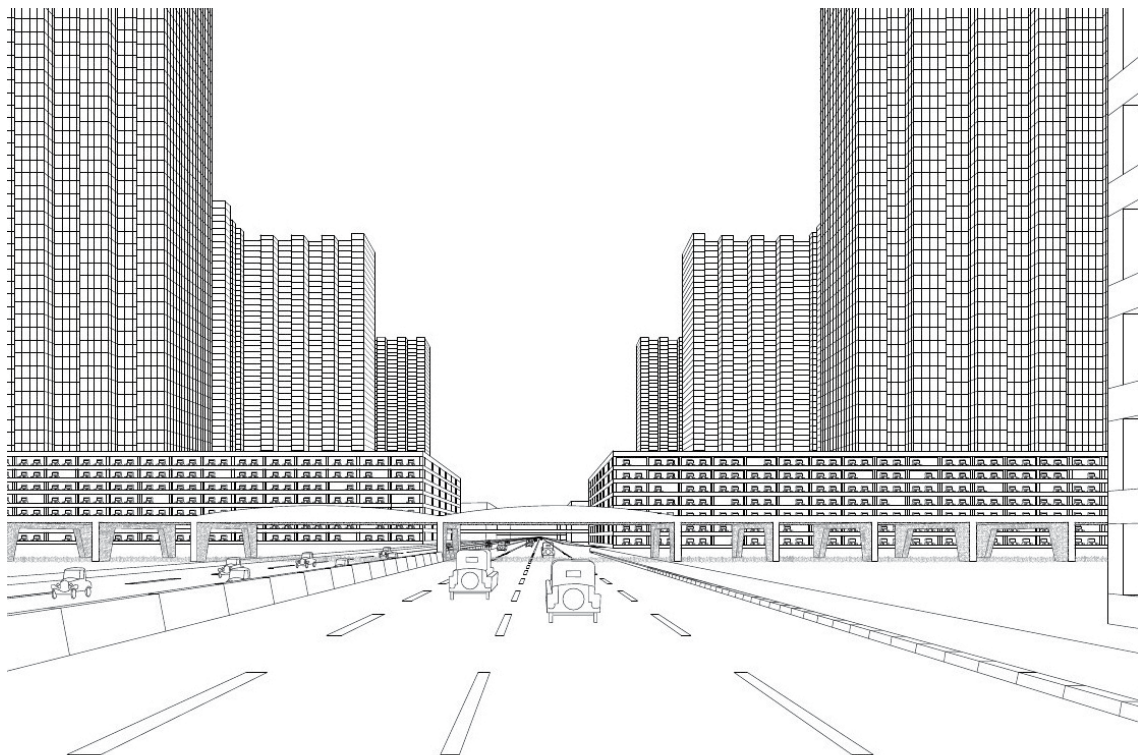


Figure 99

Perspective d'une réinterprétation de la CIAM City, imaginée vers 1930

Source : Timmy Huang, Johannes Koller, Divya Mehra, Varun Shah, ETH Zürich Studio Adam Caruso FS 2018, <https://caruso.arch.ethz.ch/project/736> (consulté le 17.12.23).

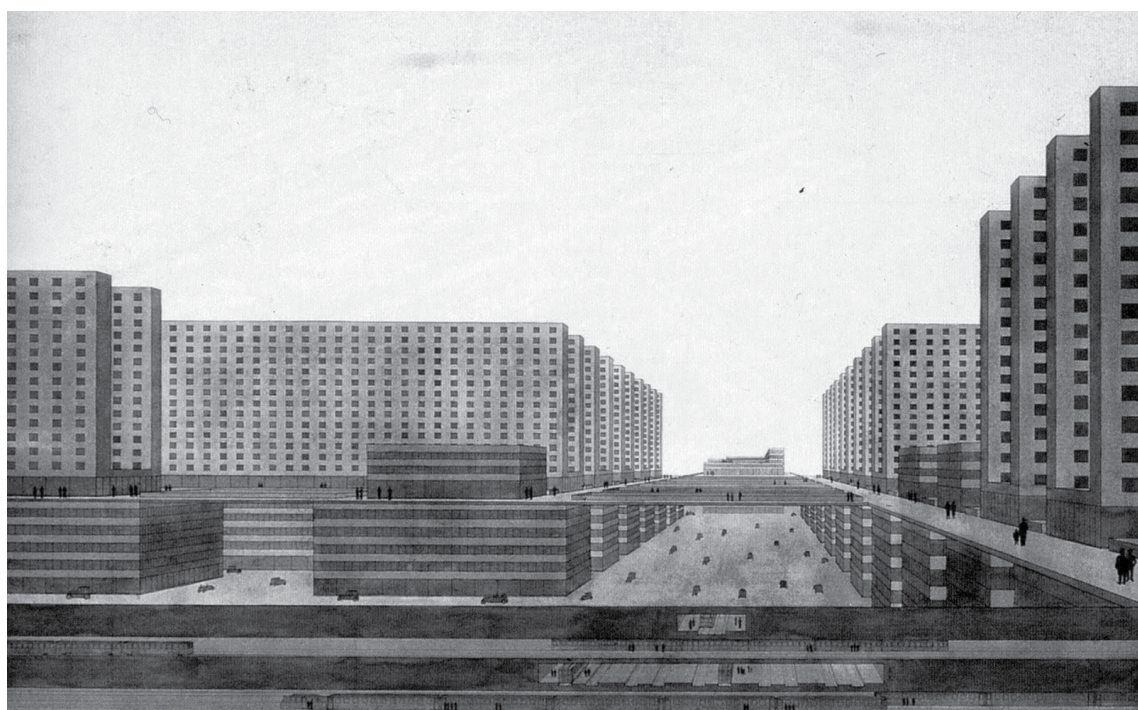


Figure 100

Perspective de la Hochhausstadt de Ludwig Hilberseimer, 1924

Source : Art Institute Chicago.

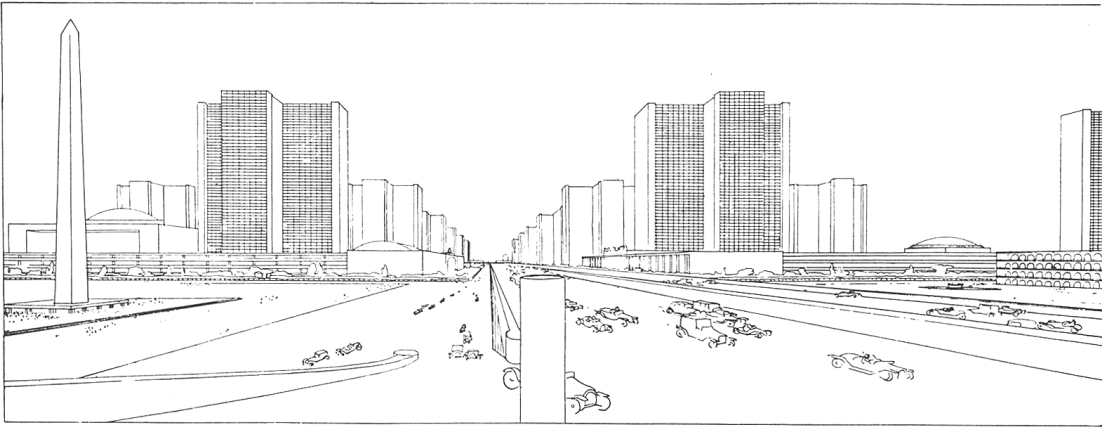


Figure 101 **Perspective de la ville pour 3 millions d'habitants de Le Corbusier, 1922**
 Source : NCSU Libraries.



Figure 102 **Photo de la maquette de Futurama présentée durant l'exposition universelle de New York et imaginée par Norman Bel Geddes et Albert Kahn, 1939**
 Source : Wikipedia Commons (consulté le 03.01.2024).

Geddes explique que « *Futurama est un modèle à grande échelle représentant presque tous les types de terrain en Amérique et illustrant comment un système d'autoroute peut être posé sur tout le pays, à travers les montagnes, les rivières et les lacs, à travers les villes et les villages. Sans jamais s'écarter d'un parcours direct et toujours adhérer aux quatre principes de base de la conception routière : sécurité, confort, rapidité et économie* »¹³². Présentée sous la forme d'une maquette, l'installation est conçue pour susciter l'enthousiasme du public et en obtenir un soutien pour la construction de nouvelles autoroutes.

Finalement, la seconde guerre mondiale met en suspens les grands projets infrastructurels routiers. Cependant, elle engendre aussi de nombreuses retombées positives pour le développement du système automobile grâce à une importante participation financière étatique dans l'économie, qui restera significative après la guerre¹³³ et à un développement technologique et industriel soutenu par l'effort de guerre. En outre, le conflit mondial de 1939-1945 ne marque qu'une pause dans l'expansion de l'automobile et de la motorisation de masse. L'idéologie libérale derrière ces projets sociétaux est parfois ébranlée face aux développements des modèles communistes et socialistes ainsi que lors de l'interventionnisme étatique pendant les années de crise. Cependant, elle reste hégémonique dans le monde occidental et se renforce même lors de la course à la productivité, dans le contexte de guerre froide.

En Suisse, le projet autoroutier et le développement de l'infrastructure routière de manière générale, semblent susciter l'adhésion des partisans de la modernité industrielle et des conservateurs patriotes. En 1939, à l'occasion de l'exposition nationale de Zurich, le slogan « la belle route dans le beau paysage » se propage et se veut un instrument de communication publicitaire pour attirer les touristes étrangers (Figure 103). Les bases posées durant l'entre-deux-guerres permettent le développement euphorique de l'automobile et du tourisme comme des phénomènes de masse durant les décennies d'après-guerre.

132 Norman Bel Geddes, *Magic Motorways*, 1940; cité in « *Futurama* (Exposition Universelle de New York 1939 – 1940) », in *Wikipédia*, 22 mai 2023.

133 Gérard Duc et Olivier Perroux, « La théorie de Wisemann et Peacock confrontée à la coordination rail-route en Suisse (1918-1945) autour de la structuration du lobby routier », in *Histoire des transports et de la mobilité: entre concurrence modale et coordination (de 1918 à nos jours)* (Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2014).



Figure 103 Photo de la section de l'exposition nationale suisse de Zurich consacrée au lien entre la route et le paysage, 1939

Source : Archiv des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS.



Figure 104 Photo de l'entrée de la section de l'exposition nationale suisse de Zurich consacrée au lien entre la route et le paysage, 1939

L'exposition sur le lien entre route et paysage est mise en place par l'Association des professionnels de la route (VSS) et promeut le développement de l'infrastructure routière en Suisse. Les images présentées dans l'exposition permettent de montrer la grande intégration des routes dans le paysage suisse, qui bien au contraire de le défigurer, l'embellissent. Des rhétoriques similaires sont employées dans des régions alpêtres hors de Suisse pour stimuler la construction de route à des fins touristiques.

Source : Archiv des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS.



Figure 105

Affiche pour la promotion du tourisme automobile en Suisse, 1935

Source : Herbet Matter, Museum für Gestaltung Zürich.

<https://www.eguide.ch/fr/objekt/fuer-schoene-autofahrten-die-schweiz/>
(consulté le 03.01.2024).

1.5 Recentrage et résumé

Pour conclure le premier chapitre, la focale est recentrée sur Prilly pour essayer de comprendre dans quelle mesure les moyens de transport modernes et leur infrastructure influencent le contexte local. Peut-on parler de triomphe de l'automobile à Prilly à la fin des années 1930 ? Est-ce que l'infrastructure viaire suit les mêmes transformations que dans les grandes villes européennes ? Y-a-t-il des projets urbanistiques qui prévoient la transformation de Prilly en ville du futur ?

Le récit d'un prilléran, enfant dans les années 1930, peut nous donner des pistes de réponses :

« [...] les automobiles étaient encore rares à l'époque, et mon grand-père s'enorgueillissait de sa Fiat décapotable noire, qu'il ne sortait que pour de grandes occasions. [...] le grand-père me fit l'honneur de m'inviter à prendre place à côté de lui dans la Fiat, pour son habituelle tournée au grand marché de la Riponne. Comme tant d'autres seigneurs de la route, il traversa Prilly modérément mais, parvenu à Montétan, fonça dans l'avenue d'Echallens à toute allure en cognant du poing un gros klaxon de caoutchouc noir qui figeait les piétons sur le trottoir à l'instant où ils allaient traverser l'avenue. Après avoir rangé la Fiat devant une brasserie, il y rejoignit un groupe de contemporains. [...] à la sortie de la place Chauderon il coupa la route à une Talbot prioritaire. Accrochées par une aile avant, les deux voitures déroutées faillirent enfoncer l'étal d'un grand marchand maraîcher occupant le trottoir gauche »¹³⁴.

Plusieurs observations s'en dégagent. Premièrement, on devine que les automobiles sont encore rares à Prilly dans les années 1930, alors que leur essor débute déjà peu de temps après la fin de la première guerre mondiale dans les grandes villes. De plus, l'utilisation de l'automobile semble encore réservée à des sorties récréatives. D'autres récits datant des années d'après-guerre attestent de l'utilisation de charrettes pour du transport commercial jusque dans les années 1960¹³⁵. En outre, aucune ligne de bus ne dessert la commune, seules les lignes de chemins de fer datant du siècle dernier assurent les services de transport public. Ainsi, le rôle utilitaire de l'automobile et des véhicules motorisés n'est pas encore manifeste à Prilly durant l'entre-deux-guerres tandis qu'il s'observe à d'autres endroits dans le pays¹³⁶.

Deuxièmement, relativement à la domination de l'automobile sur les routes, inscrite dans la loi fédérale de 1932, celle-ci est illustrée par le coup de klaxon du grand-père pour faire déguerpir les piétons de la chaussée. Alors que les plaintes contre les automobilistes sont fréquentes à Prilly durant la première décennie du 20^e siècle, on en compte moins durant l'entre-deux-guerres¹³⁷. Pourtant, le passage du récit relatif à l'accrochage avec une autre automobile montre la dangerosité de la conduite. En moyenne, dans la Suisse de 1930, une automobile sur dix est impliquée dans un accident faisant des blessés¹³⁸. Cependant, les accidents ne choquent plus autant qu'au début du 20^e siècle et l'opposition à l'automobile faiblit pour laisser place à une certaine approbation.

134 Maurice Jean-Petit-Matile, *Prilly entre deux siècles* (Prilly: Municipalité de Prilly, 2009), 15-16.

135 Pauline Roy, « Récits de quartier, Prilly-Centre », 2013, 4-11.

136 Gisler-Jauch, « Automobile ».

137 Amaudruz, *Prilly, des origines au XXe siècle*, 57.

138 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 174.

Une anecdote en rapport à la pompe à essence du village témoigne de ce changement de perception vis-à-vis de l'automobile et de sa plus grande acceptation dès les années 1920 : au passage d'un automobiliste à la pompe à essence, encore la seule du village dans les années 1930, les enfants viennent observer avec émerveillement l'opération digne d'une expérience de chimie du passage de l'essence des réservoirs cylindriques en verre dans le tuyau et finalement dans l'automobile¹³⁹. Il semble donc y avoir une certaine admiration de la part de la jeune génération envers l'automobile en tant qu'objet technique.

Par ailleurs, il est difficile de savoir dans quelle mesure l'automobile est réellement une nuisance pour les habitants de Prilly à cette époque. Si les tronçons de routes cantonales traversant la commune sont carrossables et même probablement revêtus de bitume depuis les années 1920, le reste du réseau viaire se trouve probablement dans un bien moins bon état. Dans les années 1930, l'avenue de Floréal, qui relie le centre de la commune de Prilly à Renens et qui n'est donc pas une simple voie de desserte, est décrite comme « *poussiéreuse, caillouteuse, bordée d'un talus fleuri et d'un ruisseau malodorant [...] si caillouteuse qu'elle est à peine carrossable* »¹⁴⁰. On peut donc supposer que les automobiles puissent incommoder sur les tronçons de routes cantonales mais que sur le reste du réseau routier, elles sont encore largement absentes. En outre, les plaintes relatives au trafic routier ne concernent pas seulement les automobiles. Une habitante du village demande de poser contre la façade de sa maison « une plaque de tôle destinée à réglementer l'allure des chars et vélocipèdes »¹⁴¹. Si l'automobile est probablement comprise parmi les chars, elle n'est pas l'unique semeuse de troubles sur les routes.

Finalement, en ce qui concerne l'environnement bâti et de son adaptation à l'automobile, le constat à Prilly est mitigé. Si les travaux d'entretien et d'amélioration de la voirie se sont intensifiés depuis le début du 20^e siècle, ce qui est perceptible sur les photos d'époque (Figure 108), ceux-ci ne semblent concerner que quelques voies routières dans la commune. En outre, le principe de séparation des flux n'est mis en œuvre que partiellement. Comment songer à élargir les routes, rectifier leur tracé, les border de trottoirs et de pistes cyclables quand elles sont encore souvent constituées de terre battue et de gravier ? Les constructions datant du début du 20^e siècle ne semblent pas intégrer d'aménagement spécifique pour les véhicules motorisés (Figure 106). Il en va de même pour les commerces qui ne mettent pas à disposition de places de stationnement ou d'affichage publicitaire adapté à l'allure automobile. Du fait du faible trafic, la voie publique fait encore office de parking. L'unique pompe à essence du village est un ajout à un magasin de vélo et pas une construction spécialement dédiée à l'automobile. Sur les photos d'époque, panneaux, signalisations lumineuses, marquages au sol, passages piétons ou îlots directionnels sont absents des voies publiques. Au final, ce sont surtout les chemins de fer qui influencent le développement urbain de Prilly jusqu'à la moitié du 20^e siècle. On n'observe pas de prolifération de nouvelles voies routières et l'urbanisation se poursuit le long des mêmes axes qu'au début du 20^e siècle. L'automobile n'est qu'un second rôle. En somme, alors qu'aux États-Unis se construisent des motels et des restaurants drive-in et qu'ailleurs en Europe on imagine des villes avec des autoroutes sur plusieurs niveaux, le développement du système automobile n'est qu'à ses balbutiements à Prilly pendant l'entre-deux-guerres.

139 Schertenleib, *Prilly à l'ombre d'un tilleul*, 132.

140 Jean-Petit-Matile, *Prilly entre deux siècles*, 12.

141 Amaudruz, *Prilly, des origines au XX^e siècle*, 57.

La relativisation de l'ampleur du triomphe de l'automobile durant les années 1930 ne se limite pas qu'à Prilly. Si elle fait couler beaucoup d'encre et occupe législativement une place favorable sur la route, elle reste minoritaire comparativement aux autres moyens de transport. En 1930, pour 1000 habitants suisse, il y a 200 vélos et 15 automobiles¹⁴². En milieu urbain, la majorité des déplacements se font encore en transports publics, surtout en tram, à pied ou à vélo (Figure 113). Alors qu'on parle de croissance impressionnante du nombre d'automobiles dès les années 1920, les chemins de fer suisses connaissent aussi un essor remarquable et transportent en 1945, 618.4 millions de passagers, soit presque deux fois plus qu'en 1920 (Figure 24). En campagne, le déplacement grâce à la traction animale reste significatif jusqu'à la moitié du 20^e siècle. L'effectif de chevaux atteint son maximum en 1946¹⁴³.

L'automobile compte cependant quelques victoires importantes, dont la plus significative est probablement culturelle. Le développement d'une culture automobile, associant liberté, indépendance, plaisir de la vitesse et progrès est une condition essentielle à son acceptation par le public. Même si on n'en a pas les moyens, on rêve de conduire une automobile. En France, lorsque le parti du front populaire de Léon Blum accède au gouvernement en 1936 et promeut les vacances pour tous, à la mer et à la montagne, l'idée de libération et d'émancipation de la classe ouvrière grâce à l'automobile est tacite¹⁴⁴. Le projet social derrière le développement de la Volkswagen repose sur des idées similaires. L'image positive et libératrice de l'automobile s'est construite dès la fin du 19^e siècle par tous les acteurs du milieu – l'industrie, les commerces, les clubs et associations, les organisateurs de course, les publicitaires ou encore les médias – et finit par rentrer dans les esprits durant l'entre-deux-guerres. La victoire de l'automobilisme ne peut donc pas uniquement être attribuée à sa supériorité technique ou à son potentiel économique mais aussi à son développement comme mouvement social et culturel¹⁴⁵.

142 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 174.

143 Maria Merki, « Motorisation ».

144 « Une histoire de l'automobile », *rts.ch*, 2022.

145 Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930*, 194-96.



Figure 106

Photo de la villa du Platane à Prilly construite en 1906

Source : Maurice Jean-Petit-Matile, Prilly entre deux siècles (Prilly : Municipalité de Prilly, 2009), 13.



Figure 107

Photo de la villa Stein à Garches conçue par Le Corbusier, 1926

Vingt ans après la villa cossue prillérane, Le Corbusier conçoit une villa également destinée à des clients fortunées mais qui intègre un garage qui participe à la grille compositionnelle de la façade. Un des premiers exemples célèbres en Europe d'intégration planifiée du garage automobile dans le volume de la maison.

Source : Cemal Edem. <https://divisare.com/projects/199431-Le-Corbusier-Villa-Stein> (consulté le 05.01.2024).



Figure 108 Photo de la route de Cossonay et de Prilly-Centre, vers 1910

Par rapport à la photo d'en-dessous, le revêtement routier paraît hétérogène et il n'y a qu'un seul trottoir. Un arbre au centre d'un carrefour fait office d'élément directionnel pour le trafic routier.

Source : Archives communales de Prilly



Figure 109 Photo de la route de Cossonay à Prilly, vers 1930

On aperçoit une automobile sur la route et un véhicule motorisé utilitaire garé. L'aménagement des abords de la route est bien plus développé que 20 ans plus tôt : banc, rangée d'arbre et trottoirs bordés de pierre des deux côtés de la route. Les panneaux publicitaires sont les seuls signes visibles depuis la route. On ne distingue pas d'objets signalétiques pour le trafic routier.

Source : Archives communales de Prilly



Figure 110

Photo de la route de Cossonay et de Prilly-Centre, vers 1945

Par rapport aux images de la page précédente, on remarque des modifications des revêtements de la route : les rails du tram sont contenus dans une bande dont les lignes de joint font penser à du béton ; la route est désormais probablement goudronnée ou asphaltée ; le trottoir du côté droit ne semble plus être délimité par des pierres et paraît monolithique. Au premier plan, se trouve l'unique pompe à essence du village : dispositif rudimentaire puisque le remplissage se fait directement sur la route.

Source : Archives communales de Prilly

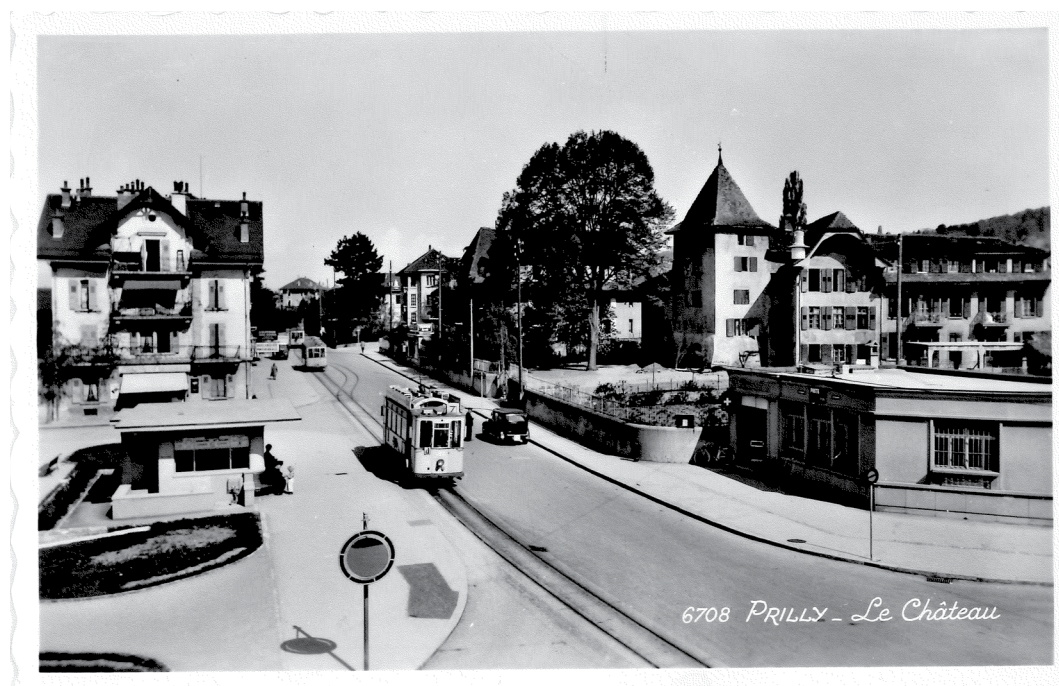


Figure 111

Photo de la route de Cossonay et de Prilly-Centre, 1946

Au premier plan, se tiennent de part et d'autre de la voie deux des premiers panneaux de signalisation de la route de Cossonay à Prilly.

Source : Archives communales de Prilly



Figure 112 Photo d'une automobile et d'une voiture hippomobile sur une route de campagne en Basse-Saxe, 1925

Bien que la photo ne soit pas prise à Prilly, on peut imaginer qu'une telle situation puisse avoir lieu sur les routes non carrossables des réseaux communaux et privés du début du 20^e siècle.

Source : Mathias Eidenbenz, « Technologie aus der Froschperspektive: eine Tour d'Horizon zur Geschichte des Strassenbelags », 2001, 1.



Figure 113
Photo du croisement routier devant le
Mittlere Brücke à Bâle, 1950

Source : https://www.suva.ch/_static/100-jahre/fr/anp.html (consulté le 04.01.2024).



Figure 114
Photo du centre-ville de Berne, 1930

Source : Carl Jost. StABE, FN Jost N 475.

Ces trois photos illustrent la présence persistante et dominante du tram, du vélo et de la marche dans les villes suisses au moins jusqu'à la moitié du 20^e siècle.



Figure 115
Photo de la Seebahnstrasse à Zürich, 1950

Source : https://www.suva.ch/_static/100-jahre/fr/anp.html (consulté le 04.01.2024).

2. LA FULGURANTE EXPANSION DE L'AUTOMOBILITÉ : 1945-1991

La seconde partie de l'exposé débute à la fin de seconde guerre mondiale et se termine en l'an 1991, qui marque un jalon symbolique pour le développement de l'automobilité à Prilly. Dans un premier temps, sont présentés les aspects socio-économiques caractéristiques des trente glorieuses. Dans un période où tout semble croître, la diffusion d'automobiles dépasse toutes les prévisions et s'annonce comme un phénomène de masse. Sur les bases posées durant l'entre-deux-guerres, rien n'arrête la déferlante automobile qui s'accapare les routes sous une hypothétique politique du « tout automobile ». Celle-ci est d'une part infirmée par la croissance remarquable des transports en commun durant les décennies d'après-guerre et d'autre part confirmée par l'envergure colossale prise par le système automobilité. La construction du réseau autoroutier, le prolongement de plusieurs milliers de kilomètres de voies, l'élargissement de tracés existants, l'introduction de signalisations horizontales et verticales, d'îlots directionnels, de giratoires, la multiplication des aires de stationnement, de garages, de stations-services : l'expansion matérielle de l'automobilité est incommensurable. Celle-ci n'est cependant pas que matérielle, puisque toute une culture et des modes de vie se constituent autour de la voiture. Emblème absolu de la liberté individuelle, l'automobile intègre parfaitement le système de valeurs de l'*American way of life*, qui se structure autour d'une conception familiale bourgeoise et d'un désir consommateur insatiable. Cependant, dès la fin des années 1960, toute la construction idéologique libérale est mise en doute. La décennie 1970 est caractérisée comme un tournant écologique, où l'environnement et l'humain sont remis au cœur des discussions politiques au détriment de la croissance et de l'efficacité productiviste. L'automobilité est mise en cause pour tous ses excès. Toutefois, le recul historique montre que la décennie n'a été qu'une brève coupure dans le cours habituel des affaires qui repartent de plus belles avant même le début de la décennie suivante. Finalement, le chapitre se conclut sur une mise en perspective des événements présentés précédemment avec la situation à Prilly. Alors que la trajectoire prillérane suivait avec une latence temporelle les phénomènes en cours dans les grandes villes suisses, dès les années 1990, l'automobilité à Prilly se déploie dans un raffinement qui n'a rien à envier à aucune autre ville.

2.1 Contexte socio-économique des trente glorieuses

La Suisse ressort épargnée de la seconde guerre mondiale, les pertes matérielles et humaines sont minimales par rapport à ses voisins européens et l'appareil de production économique presque intact peut redémarrer à plein volume. Les restrictions et le contrôle étatique de l'économie de guerre sont progressivement remplacés par « un cadre à l'intérieur duquel l'économie privée doit pouvoir se développer le plus librement possible »¹. Si la Suisse est d'abord isolée diplomatiquement par les alliés, à cause de sa neutralité lâche et opportuniste durant le conflit armé², le pays intègre tout de même rapidement le marché économique mondial qui se renforce successivement grâce aux accords de Bretton Woods de 1944, du GATT en 1947 et du lancement du plan Marshall en 1948³.

La dépression des lendemains de conflit ne survient pas. Après un lent démarrage sur plusieurs années, jusqu'à ce que toutes les mesures de l'économie de guerre soient levées, suit une période de croissance économique exceptionnelle pendant près de 25 ans. Entre 1950 et 1973, la croissance annuelle moyenne est de 4.4% et le produit intérieur brut par habitant double⁴. Ce sont principalement les secteurs de l'industrie et des services qui mènent l'économie tandis que le secteur primaire poursuit sa dévalorisation amorcée depuis les débuts de l'industrialisation.

Cette importante création de richesses profite à de larges couches de la population et permet une amélioration générale du niveau de vie. C'est en somme ce qui caractérise la période des trente glorieuses : une croissance économique soutenue tant par les investissements que la consommation, qui se traduit par une amélioration générale des conditions matérielles⁵. Le terme donne cependant une vision unilatérale de la période et omet les effets pervers de la croissance : pollution, étalement urbain, destruction de l'environnement et concentration du capital entre les mains d'une minorité constituent quelques revers cachés d'une médaille qui semble d'autant plus brillante qu'elle survient après plusieurs années de pénuries et de cloisonnement.

Idéologiquement, on accorde les pleins pouvoirs au libéralisme économique. Dès les années 1950, les syndicalistes et les socialistes renoncent à toute critique fondamentale du capitalisme. Les espoirs socialistes des dernières années de guerre disparaissent devant le miracle économique et deviennent bientôt suspects alors que l'Union soviétique apparaît comme l'antagoniste de la guerre froide⁶. Le dualisme manichéen s'accroît et finit par définir ce qui est bon et ce qui ne l'est pas : l'ouest

1 Sandrine Fischer-Rossetti, *Si l'après-guerre nous était conté : regards sur la vie en Suisse romande de 1945 à 1955* (LEP Loisirs et Pédagogie, 1988), 41.

2 François Walter, *Histoire de la Suisse, Certitudes et incertitudes du temps présent (de 1930 à nos jours)*, 5^e éd., vol. 5, Collection Focus (Neuchâtel: Editions Alphil – Presses universitaires suisses, 2019), 70-71.

3 Peter Gilg et Peter Halblützel, « Une course accélérée vers l'avenir (1945-...) », in *Nouvelle histoire de la Suisse et des Suisses*, par Jean-Claude Favez, 2. éd. revue et augmentée Lausanne : Payot, 1986), 777-78.

4 Patrick Halbeisen, Margrit Müller et Béatrice Veyrassat, *Histoire économique de la Suisse au XX^e siècle, Les routes de l'histoire* (Neuchâtel: Éditions Livreo-Alphil, 2021), 96.

5 Le terme de « trente glorieuses » est à l'origine spécifique à la situation de la France mais des synonymes existent en allemand et en italien : Wirtschaftswunder et miracolo economico. Il traduit davantage un rattrapage économique de l'Europe occidentale sur les États-Unis, qui ont moins souffert de la guerre, qu'une croissance économique exceptionnelle tombée du ciel en réparation du conflit mondial. Voir Thomas Piketty, *Le capital au XX^e siècle*, Les livres du nouveau monde (Paris: Éd. du Seuil, 2013), 161-64.

6 Gilg et Halblützel, « Une course accélérée vers l'avenir (1945-...) », 784-85.

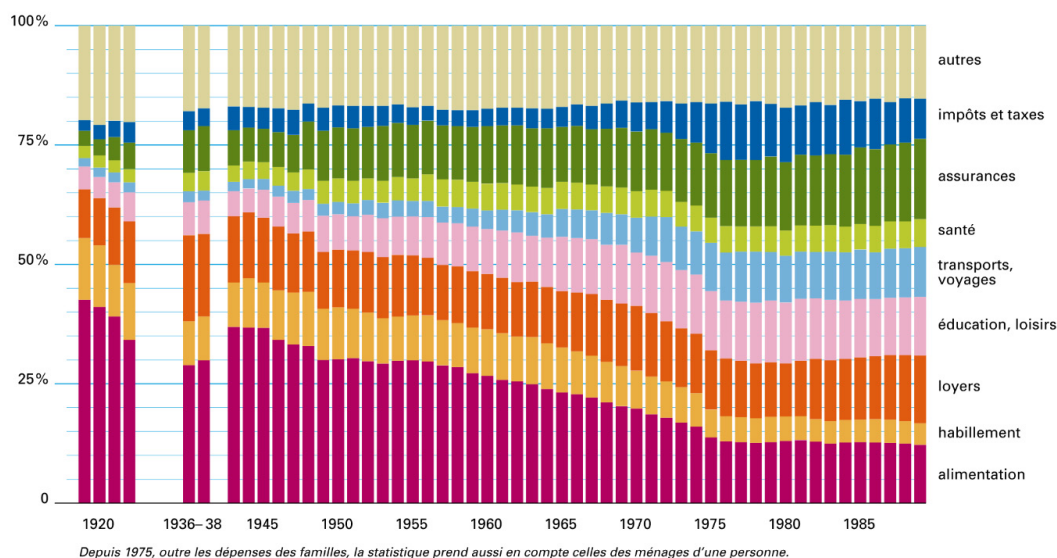


Figure 116 Graphique de l'évolution des dépenses des ménages de salariés suisses en catégories de consommation, 1919-1989

Source: H. Ritzmann-Blickenstorfer, éd., Statistique historique de la Suisse, 1996
© 2003 DHS et Atelier Marc Zaugg, Berne.

libéral s'oppose à l'est totalitaire, la dictature communiste menace la démocratie libérale et l'état de droit. « Avec l'image de l'ennemi Moscou, il est facile de cimenter la paix civile politique »⁷.

En dépit de la politique économique libérale et de la faible intervention étatique, les années d'après-guerre en Suisse sont aussi marquées par des réformes sociales : l'introduction de l'AVS en 1947, l'AI en 1960, le droit de vote des femmes dans le canton de Vaud en 1959 et en 1971 au niveau fédéral, ou encore la progressive généralisation des vacances et des weekends grâce à une plus grande réglementation du travail⁸. Même si le salaire réel reste en dessous de la hausse de la productivité, ce qui se traduit par un accaparement de la création de richesses par les capitalistes, l'augmentation générale du pouvoir d'achat, notamment rendue possible grâce à la réduction des coûts de production, permet d'obtenir une forme de paix du travail⁹.

Les progrès de la médecine participent à l'amélioration du niveau de vie, notamment avec la mise sur le marché des vaccins contre la tuberculose et contre la poliomyélite dans les années 1950. Au même moment, l'introduction de la pilule contraceptive permet le contrôle des naissances et engendre une baisse du taux de natalité après le baby-boom de l'immédiat après-guerre. L'évolution démographique demeure croissante : de 4.43 millions d'habitants en 1945, la Suisse en compte 6.32 millions en 1975¹⁰.

Les mentalités stimulent la croissance. La confiance gagne les générations actives des années 1950 qui cherchent à améliorer leur situation sociale et matérielle. Après des années difficiles de rationnement et de restrictions, la décennie 1950 incarne le plein emploi, l'expansion du bien-être et du temps libre¹¹. Les changements de la structure des dépenses des ménages suisses traduisent de nouvelles formes de

7 Georg Kohler, « Konsumglück, Kalter Krieg und Zweite Moderne, Die Schweiz und die Fifties », in *Schöner leben, mehr haben: die 50er Jahre in der Schweiz im Geiste des Konsums*, éd. par Thomas Buomberger (Zürich: Limmat-Verlag, 2012), 10-11. Traduit par l'auteur.

8 Fischer-Rossetti, *Si l'après-guerre nous était conté*, 45.

9 Gilg et Halblützel, « Une course accélérée vers l'avenir (1945-...) », 825-26.

10 Office fédéral de la statistique, « Accroissement et effectif de la population – 1900-2022 », 2023.

11 Walter, *Histoire de la Suisse, Certitudes et incertitudes du temps présent (de 1930 à nos jours)*, 5 : 75-77.

consommation bien différentes de celles de l'économie de subsistance encore présente au début du 20^e siècle (Figure 116). En 1945, l'alimentation représente 40% des dépenses des ménages. En 1970, ce ne sont plus que 20% tandis que la part consacrée aux loisirs et à la formation double et celle consacrée aux transports et aux voyages triple¹².

Le fait que l'essentiel des besoins trouvent satisfaction grâce au marché et non à un mode de production autarcique illustre le passage d'une société de subsistance à une société de consommation. Toutefois, il ne s'agit pas d'une rupture mais de l'intensification d'un phénomène qui a débuté avec l'industrialisation. À partir des années 1950 jusqu'au début des années 1970, les salaires augmentent beaucoup plus vite que le coût de la vie et permettent un développement de la consommation sans précédent. L'échelle des valeurs de la société est bouleversée : les loisirs passent avant le travail, la consommation avant la production. Parallèlement, les modèles de consommation des classes sociales et leurs niveaux de vie matériels se rapprochent¹³.

Consommation et progrès techniques sont érigés en objectifs sociétaux. Les États-Unis et son mode de vie stéréotypique, l'*Amercian way of life*¹⁴, sont pris comme modèle. À l'intersection de ces valeurs se trouvent les nouveautés technologiques liées au confort domestique : lave-vaisselle, lave-linge, réfrigérateur, cuisinière électrique, aspirateur, radio et télévision. Si dans les années 1950, ces objets sont encore hors de portée de nombreux ménages – un aspirateur Electrolux coûte 500 francs et un employé gagne entre 500 et 800 francs par mois¹⁵ – on en retrouve dans presque tous les foyers dès les années 1970. Durant les décennies d'après-guerre, les salles de bain et les cuisines dites fonctionnelles se propagent dans les habitations. Le chauffage à bois est progressivement remplacé par un chauffage central à mazout ce qui élimine des tâches comme le ramassage, le débitage et l'entreposage du bois.

L'*American way of life* s'exprime non seulement dans les biens de consommation durables, mais aussi dans l'alimentation : plats cuisinés, conserves, surgelés, ou encore restauration rapide. Les assortiments alimentaires grossissent et se diversifient. De nouvelles formes de vente et de commercialisation apparaissent. En 1948, Migros ouvre le premier magasin en libre-service de Suisse à Zurich, aussitôt imité par Coop. À Lausanne, le premier supermarché Migros ouvre en 1946 et suscite tant une forte opposition qu'un grand succès coupable. Faire ses achats au supermarché est perçu comme une trahison vis-à-vis du commerçant local et une rupture du lien social¹⁶. En outre, les supermarchés transforment les comportements d'achat, qui échappent alors au contrôle social des vendeurs et des voisins pour devenir un acte anonyme et souverain, voire une activité récréative dans les futurs centres commerciaux multifonctionnels¹⁷.

Cependant, ceci ne traduit pas encore la réalité des années d'après-guerre à Prilly. La croissance se fait pourtant ressentir : la commune connaît une poussée démographique exceptionnelle, partagée avec d'autres communes de l'Ouest lausannois

12 Ruedi Brassel-Moser, « Consommation », trad. par Marie Ellenberger-Leuba, hls-dhs-dss.ch, 2008.

13 Brassel-Moser.

14 Jakob Tanner, « Zwischen "American Way of Life" und "Geistiger Landesverteidigung" : gesellschaftliche Widersprüche in der Schweiz der fünfziger Jahre », 1992, 351-63.

15 Fischer-Rossetti, *Si l'après-guerre nous était conté*, 62.

16 Fischer-Rossetti, 65-67.

17 Brassel-Moser, « Consommation ».

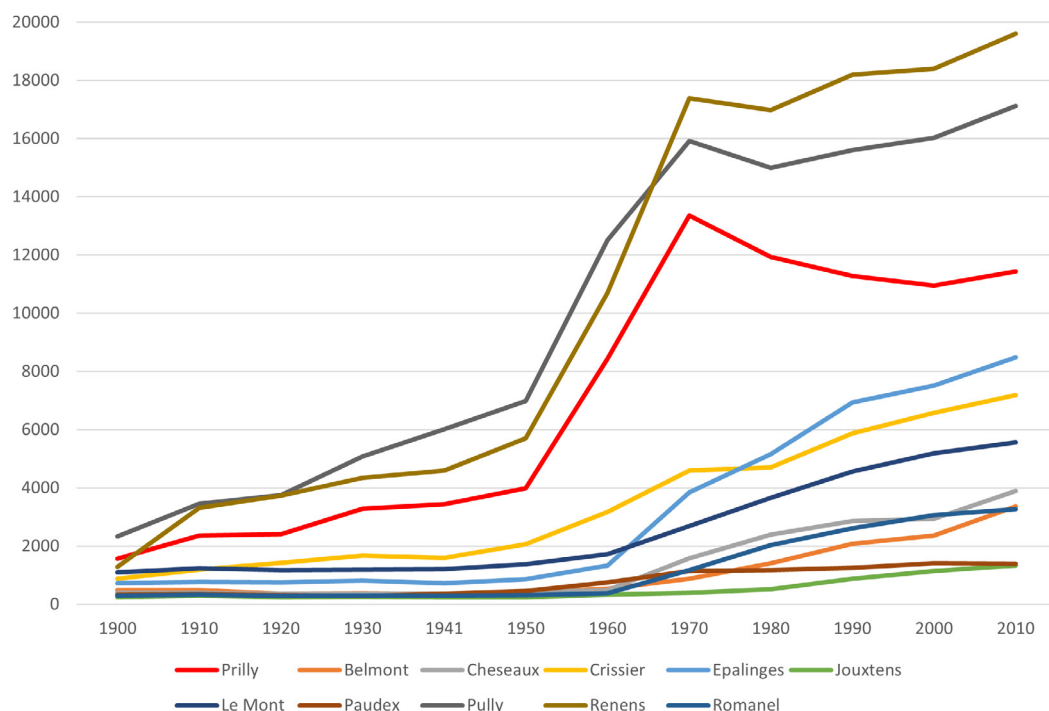


Figure 117 Graphique de l'évolution démographique dans différentes communes de l'agglomération lausannoise, 1900-2010

Prilly, Renens et Pully sortent du lot. La séparation de ces trois communes commencent peu avant 1900 et peut s'expliquer en partie par leur bonne connectivité aux chemins de fer. Ce développement précoce par rapport aux autres communes de l'agglomération semble avoir été une précondition au boom des années d'après-guerre.

Source : OFS, recensements fédéraux de la population à partir de 1850.

(Figure 117). Néanmoins, certains comportements du quotidien ne reflètent pas la modernité volontiers associée aux trente glorieuses. Une habitante qui emménage à Prilly-Centre à la fin des années 1950 raconte se réveiller tous les matins avec le chant du coq et trouver devant sa porte son bidon de lait rempli par le laitier qui fait la tournée des immeubles avec une charrette. Lorsqu'elle emménage au centre de la commune en 1959, une autre habitante décrit se trouver dans un village rempli de petits commerces : quatre boulangeries rien que le long de la route de Cossonay, deux merceries, une droguerie, un marchand de vins et de spiritueux, un magasin de vélo, une confiserie, trois bouchers, deux cordonniers, un magasin de fleurs, deux laitiers, un ferronnier et encore une pharmacie, tout cela juste dans le centre de Prilly. Dans les années 1960, les chauffages au bois situés uniquement dans la pièce à vivre sont encore courants¹⁸.

Il y a donc un décalage entre la matérialisation de la croissance consumériste dans les villes et les communes périphériques ou rurales. Alors qu'on pourrait penser de mesures fédérales, comme l'introduction de l'AVS en 1947, qu'elle s'applique sur tout le territoire helvétique, on constate encore une dissonance entre la théorie et la pratique. À Prilly, les services sociaux sont inexistantes au sortir de la guerre. La mise en place et la gestion de ces derniers sont mises à la seule charge du boursier de la commune. Probablement en réaction à la pauvreté des prestations fournies par les autorités, est fondée durant les années 1950 à Prilly et Jouxens-Mézery l'Association familiale qui apporte du soutien à toute personne démunie¹⁹. On compte donc

¹⁸ Pauline Roy, « Récits de quartier, Prilly-Centre », 2013, 4-11.

¹⁹ Maurice Jean-Petit-Matile, *Prilly entre deux siècles* (Prilly: Municipalité de Prilly, 2009), 80.

davantage sur la charité que sur les services sociaux publics, ou plus probablement un mélange des deux car ces derniers sont encore insuffisants. L'AVS n'est pas envisagée comme une pension complète mais comme une aide complémentaire.

Les fruits de la prospérité ne tombent donc pas encore partout, ni dans les mains de tous. La diffusion des biens de consommation industriels est non seulement limitée par leur prix mais aussi par leur disponibilité qui paraît encore restreinte hors des centres urbains. Cependant, même si on ne peut pas s'offrir ces objets merveilleux, on peut venir les admirer au Comptoir suisse au Palais de Beaulieu à Lausanne. Sorte de lieu idyllique du désir consommateur, tout y est prévu pour faciliter et encourager l'achat. On y voit se développer une publicité toujours plus persuasive et de nouvelles possibilités d'achat à crédit pour de simples objets domestiques. La consommation, en tension entre le rationnel et l'irrationnel, la satisfaction des besoins et la manipulation, devient un objet d'étude à part entière. Alors que la lutte des classes ne semble plus d'actualité, les comportements des classes de pouvoir d'achat intéressent beaucoup les agences publicitaires.

L'antagonisme structurel de classe avec les pôles « capital » et « travail » est remplacé par une société de croissance et de consommation qui se cristallise autour de l'unité familiale nucléaire. En 1951, on estime que 73% de la population se situe dans la classe moyenne, seulement 6% sont des personnes aisées et 21% sont « peu fortunées ». Si 91% des foyers possèdent une radio, seulement 33% une machine à laver et 11% un réfrigérateur. C'est justement cette tension du « pas encore là » qui provoque l'insatiable désir consommateur²⁰. En somme, la famille remplace la classe qui ne mène plus de lutte de contre les dominants du système socio-économique mais œuvrent avec eux à l'objectif commun de la croissance économique. Une brochure électorale du parti socialiste de 1963 résume la situation : « *L'ouvrier autrefois humilié est devenu un citoyen conscient de sa valeur. Il participe avec sa famille à la prospérité* »²¹.

Dans le contexte de guerre froide et de « défense spirituelle du pays »²², le rôle de la femme, en opposition avec la travailleuse soviétique, est centré sur la maternité et le foyer. Cet idéal familial bourgeois, en vogue depuis le début du siècle²³, se renforce dès les années 1950 et réduit l'image de la femme à la ménagère. Selon les codes de genre de l'époque, le Comptoir suisse représente son paradis. La femme-ménagère y vient avec son mari qui est aussi son portemonnaie et peut admirer tous les objets qui lui permettraient d'accomplir encore mieux son rôle domestique. Le Comptoir suisse de Lausanne trouve son équivalent masculin dans le Salon de l'automobile de Genève qui rouvre ses portes en 1947²⁴. Si les années de guerre ont freiné l'expansion de l'automobilité et ont été synonymes de pénuries et de restrictions, l'industrie automobile en ressort tout de même renforcée, notamment grâce la participation à l'effort de guerre qui entraîne des innovations technologiques. Le développement du commerce global, des chaînes logistiques et des méthodes de production industrielle permet de mettre sur le marché toujours plus d'automobiles de gammes différentes et à des prix toujours plus bas. Dans le système de valeurs de l'*American way of life*, l'automobile occupe une place centrale.

20 Tanner, « Zwischen "American Way of Life" und "Geistiger Landesverteidigung" », 354-55.

21 Cité et traduit d'après Tanner, 357.

22 Sorte de front nationaliste et culturel, d'abord érigé contre les nazis, puis contre le communisme durant la guerre froide, voir Tanner.

23 Jérôme Cachin, « Histoires de familles », 2023, 18.

24 Pour une perspective contemporaine sur les rapports de genre au salon de l'automobile de Genève, voir Rinny Gremaud, « Le Salon de la femme – Le Temps », 7 mars 2012.

Motorisation de masse

Lorsqu'en 1942, le conseil fédéral calcule qu'il y aurait un jour 200'000 voitures en Suisse, la presse glose sur cette prophétie et la qualifie de « grandiloquence fonctionnaire ». En 1946, le conseil fédéral annonce dans une directive relative à une votation sur la politique de transport que « *la voiture populaire au sens le plus général deviendra une réalité et ne restera pas qu'un rêve* »²⁵. La prophétie se réalise : la multiplication des automobiles dans les années 1950 est décrite comme un raz-de-marée²⁶. Personne n'anticipe une augmentation aussi rapide : de 147'000 véhicules motorisés en 1950 à 1'380'000 en 1970, ce qui signifie que près d'un suisse sur quatre possède une automobile (Figure 121). La même tendance s'observe dans d'autres pays industrialisés (Figure 118).

La diffusion massive d'automobiles s'accompagne d'une augmentation exceptionnelle du nombre et de la longueur des déplacements. Entre 1950 et 1970, le nombre de personnes-kilomètres parcourus chaque année en Suisse quadruple (Figure 122). L'augmentation est imputable à 89% au trafic routier privé et seulement 11 % aux transports publics²⁷. Alors que ces derniers comptabilisent 57% des déplacements en 1950, ce ne sont plus que de 23% en 1970. Inversement, la part du trafic routier privé passe de 43% à 77% durant la même période²⁸.

Le succès de l'automobilité n'est toutefois pas linéaire. Les conditions difficiles de la seconde guerre mondiale ramènent le nombre de véhicules à moteur au même niveau qu'au début des années 1920. Les pénuries de carburant mettent en lumière la dépendance énergétique de la Suisse et exigent le rationnement du transport routier motorisé. Lorsque les mesures restrictives sont levées, la possibilité de rouler en automobile est d'autant plus vécue comme une libération. Cependant le prix demeure élevé : en 1948 un ouvrier suisse doit travailler en moyenne 2700 heures pour s'offrir un Coccinelle VW ; en 1961 ce sont toujours 1000 heures²⁹. Par conséquent, les motos, scooters et cyclomoteurs plus accessibles financièrement sont une porte d'entrée pour la motorisation individuelle et connaissent une grande popularité pendant les trente glorieuses.

Les petites automobiles standardisées, comme la Citroën 2CV, la VW Coccinelle ou la Fiat 500, s'adressent directement aux familles qui n'ont jusqu'ici pas pu s'offrir une automobile. Celles-ci sont encouragées à franchir le pas notamment grâce au financement à crédit ou au développement du marché d'occasion. Lors de sa visite en Europe durant les années 1960, l'historien Lewis Mumford est enthousiaste de ces automobiles européennes bien plus petites que leurs pendants états-uniens. Il y voit des automobiles « *qui s'adaptent admirablement au tissu urbain. Les voitures sont dimensionnées pour le corps humain et non pas l'ego humain* »³⁰. Cependant, d'autres modèles plus spacieux se montrent bientôt plus adaptés aux excursions familiales, aux achats ou aux trajets vacanciers. Alors que la diversification des modèles en différentes gammes de prix afin de cibler tous les types de consommateurs étaient une pratique commerciale propre aux États-Unis, celle-ci se diffuse en

25 Cité et traduit d'après Buomberger, « Traumreisen und Alpträume, Wie Auto und Strassenbau in den 50er Jahren zu einer Selbstverständlichkeit wurden », 42.

26 Buomberger, 41.

27 Markus Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr? Mobilität und Verkehr in der Schweiz seit 1918*, Verkehrsgeschichte Schweiz, Band 3 (Zürich: Chronos, 2022), 94.

28 « LITRA Datenportal », consulté le 1 janvier 2024.

29 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 97.

30 Lewis Mumford, *The Highway and the City* (Secker & Warburg, 1964), 10.

	1950	1960	1970
Suisse	31	89	225
Allemagne	-	73	237
France	41	122	255
Pays-Bas	14	45	198
Belgique	32	82	213
Royaume-Uni	51	108	214
États-Unis	268	343	439

Figure 118
Tableau du taux de motorisation
(nombre de véhicule motorisé pour
1000 habitants) dans différents pays
industrialisés, 1950-1970

Source : Markus Sieber, Schneller, weiter, billiger, mehr? Mobilität und Verkehr in der Schweiz seit 1918, Verkehrsgeschichte Schweiz, Band 3 (Zürich: Chronos, 2022), 128.

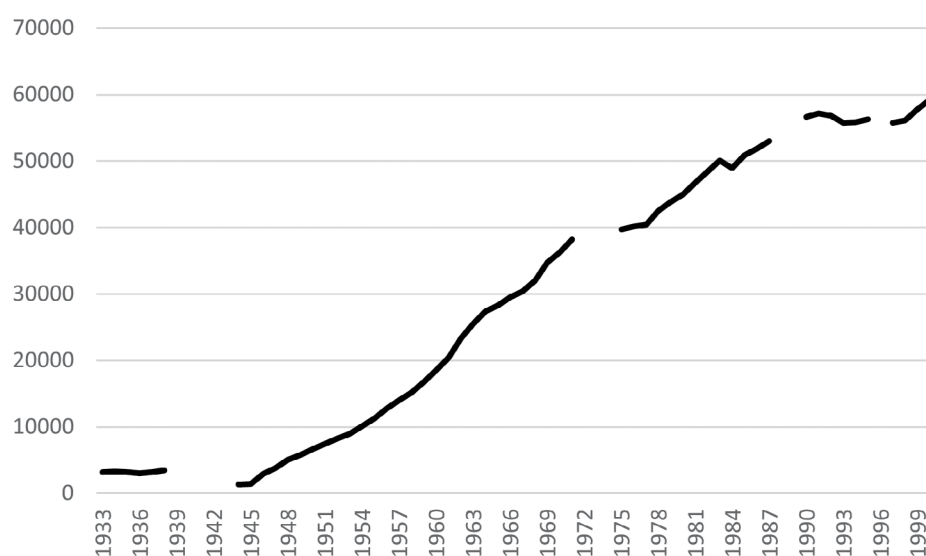


Figure 119 **Graphique de l'évolution du nombre de véhicules motorisés dans la commune de Lausanne, 1933-2000**

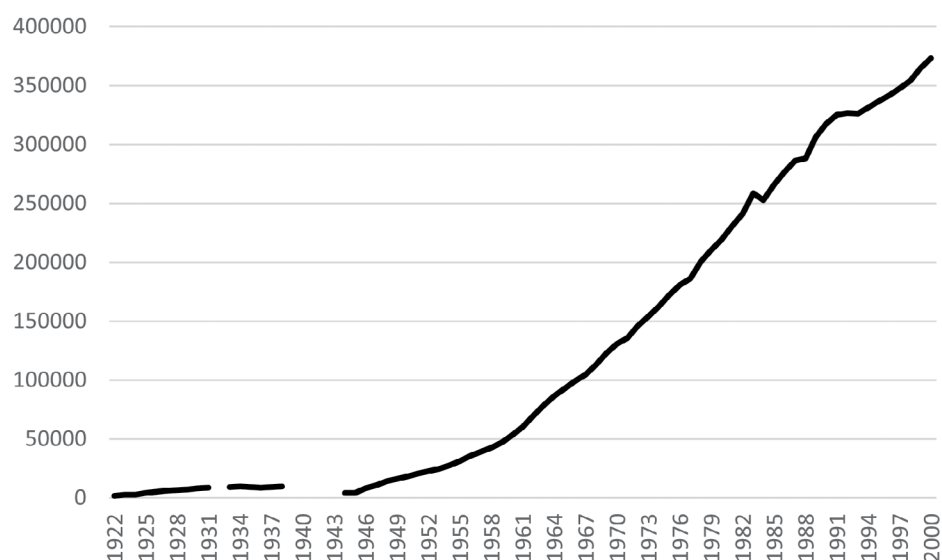


Figure 120 **Graphique de l'évolution du nombre de véhicules motorisés dans le canton de Vaud, 1933-2000**

Source : ViaStoria, strassendaten.ch (consulté le 08.01.2024).

	Automobiles	Population	Automobiles / 1000 habitants
1902	370		
1910	2 776	3 753 000	0,7
1914	5 411		
1920	8 902	3 880 000	2,3
1925	28 697		
1930	60 735	4 066 000	15
1935	70 765		
1940	65 947	4 266 000	15
1945	1 879		
1950	146 908	4 715 000	31
1955	270 821		
1960	509 279	5 360 000	95
1965	845 124		
1970	1 383 204	6 193 000	223
1975	1 794 255		
1980	2 246 752	6 335 000	355
1985	2 617 164		
1990	2 985 397	6 751 000	442
1995	3 229 176	7 062 000	457
2000	3 545 247	7 204 000	492
2005	3 861 442	7 459 000	518
2010	4 075 825	7 870 000	518
2015	4 458 069	8 327 000	535
2020	4 658 335	8 670 000	537
2021	4 688 235		559

Figure 121

Tableau de l'évolution du nombre d'automobile et du taux de motorisation en Suisse, 1902-2021

Source : H. Ritzmann-Blickenstorfer, éd., Statistique historique de la Suisse, 1996 et OFS, Nouvelles mises en circulation de véhicules routiers selon le groupe et le genre de véhicule, 1990-2022. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/infrastructures-transport-vehicules/vehicules/routiers-mises-circulation.assetdetail.23907994.html> (consulté le 08.01.2024).

Figure 122
Graphique de l'évolution du
nombre de personnes-kilomètres en
million par moyen de transport en
Suisse, 1950-2015

Source : LITRA, Verkehrszahlen, en ligne (consulté le 08.01.2024).

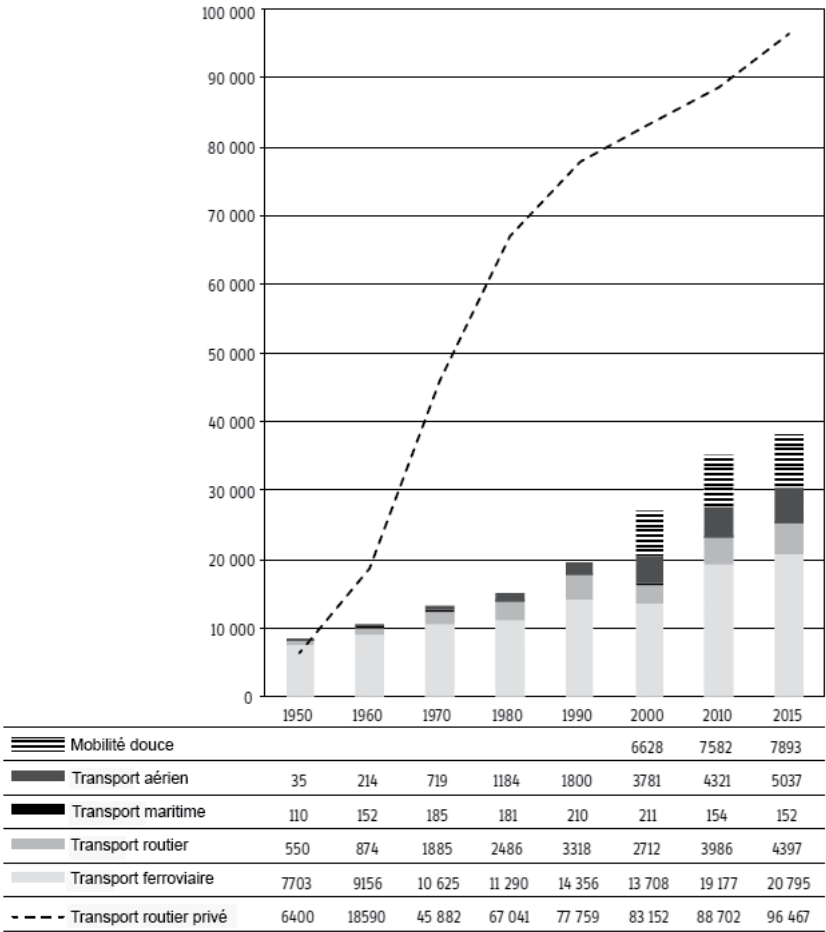


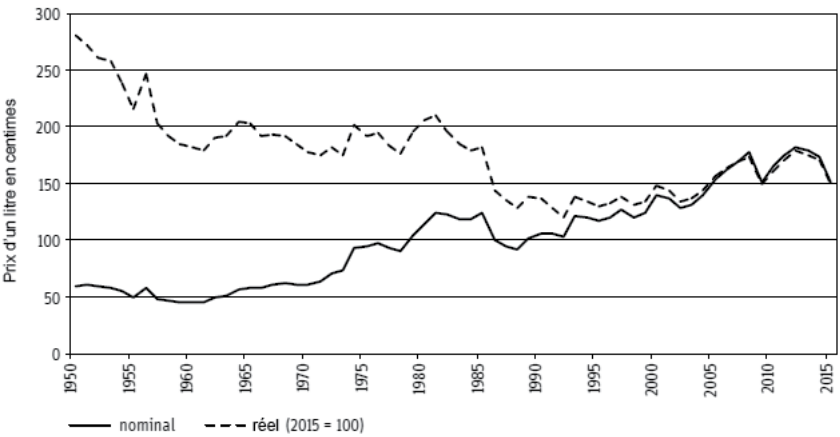
Figure 123
Tableau de la part modale entre
transport public et transport routier
privé en Suisse, 1950-1970

Source : LITRA, Verkehrszahlen, en ligne (consulté le 08.01.2024).

	Transport routier privé	Transports publics
1950	43.2	56.8
1960	64.1	35.6
1970	77.4	22.6

Figure 124
Graphique de l'évolution du prix de
l'essence sans plomb 95 en Suisse,
indexé à 2015 = 100, 1950-2015

Source : Markus Sieber, Schneller, weiter, billiger, mehr? Mobilität und Verkehr in der Schweiz seit 1918, Verkehrsgeschichte Schweiz, Band 3 (Zürich: Chronos, 2022), 99.



Europe durant les années d'après-guerre : « *Des automobiles de toutes les nuances se disputent les clients, de sorte que les différences de statut, de préférences et de revenus peuvent se retrouver dans les différentes automobiles. On est ainsi équipé pour faire face aux deux grandes poussées de la demande, à savoir celle des agriculteurs, des ouvriers et des employés subalternes qui décident pour la première fois d'acheter une voiture, et celle des indépendants, des professions libérales et des employés qui veulent monter en gamme dans leur possession de voiture* »³¹.

À la baisse du prix des automobiles s'ajoutent des améliorations des caractéristiques techniques des véhicules, qui deviennent plus confortables, mieux équipés et plus sûrs. Enfin, la percée de la motorisation de masse est également étroitement liée à l'évolution du prix des carburants. Dès la fin des années 1950, le prix de l'essence se dissocie du reste du coût de la vie et baisse plus fortement. Jusqu'en 1970, il diminue presque de moitié en prix réel (Figure 124).

Les milieux économiques associés aux véhicules motorisés gagnent en importance dans l'économie suisse. On estime qu'ils représentent près de 8% du PIB durant les années 1960³². Politiquement, l'automobile réunit tous les bords : à gauche on y voit un moyen d'enrichissement et d'épanouissement de la classe ouvrière, à droite c'est un objet de confort qui éloigne la perspective d'une nouvelle lutte des classes³³. La *Gazette de Lausanne* attribue à l'automobile un rôle indispensable pour le succès économique et la stabilité social du pays³⁴.

Cependant, l'automobile n'est pas encore accessible à tous. Sa conduite reste une activité encore principalement masculine jusqu'à la fin des années 1960. Dans le canton de Vaud, 22.7% des permis de conduire sont délivrés à des femmes en 1960 et 34% en 1968, ce qui constitue une progression significative mais reste proportionnellement inférieur au taux de femmes dans la population. En outre, en moyenne seulement la moitié des ménages suisses possède une automobile en 1965. Alors que le mari a souvent la priorité pour disposer du véhicule, on en déduit que le reste de la famille doit se déplacer autrement³⁵.

2.2 Politiques des transports durant l'après-guerre

Alors que la politique des transports des décennies d'après-guerre est volontiers décrite comme une politique du « tout automobile »³⁶, le phénomène doit d'emblée être relativisé. Si cette expression décrit l'hégémonie du transport individuel motorisé, les transports publics connaissent aussi une croissance remarquable durant la période et démontrent leur rôle encore essentiel pour la mobilité de la population suisse. L'hypothèse selon laquelle les chemins de fer, les trams et les bus ne sont pratiquement plus utilisés après la percée de la motorisation de masse n'est pas défendable.

31 Wolfgang Sachs, *Die Liebe zum Automobil: ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche* (Rowohlt, 1984), 99. Traduit par l'auteur.

32 Jean-Luc Piveteau, « La construction des autoroutes en Suisse et ses incidences sur la géographie économique et humaine helvétique », *Géocarrefour* 39, n° 1 (1964) : 2.

33 Dominique Dirlwanger, *6 juillet 1947: La Suisse dans le monde d'après-guerre* (PPUR, 2022), 126-27.

34 Thomas Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie » (strassendaten.ch Bern, 2014), 18.

35 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 96-97.

36 Frédéric Héran, « La remise en cause du tout automobile », *Flux* 119-120, n° 1-2 (2020) : 90-101.

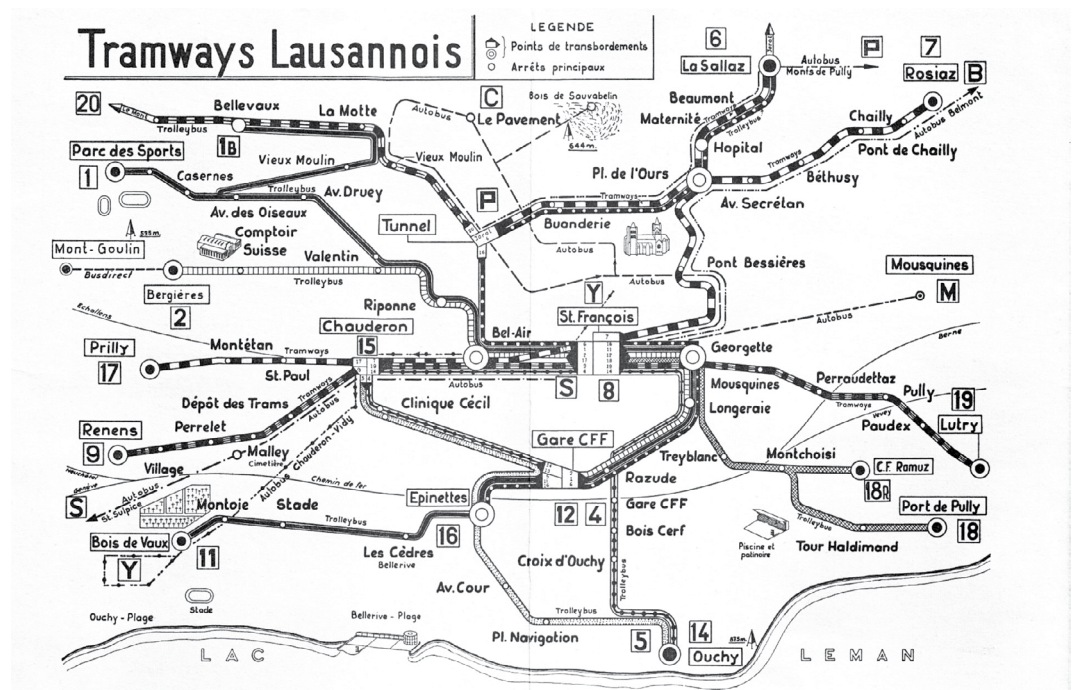


Figure 125 Plan du réseau des tramways lausannois, 1958

À son apogée, le réseau s'étend sur 70 kilomètres et compte 13 lignes.

Source : <https://tramway-lausannois.ch/acteur-dune-histoire/> (06.01.2024)

Premièrement, de manière exceptionnelle en Europe occidentale, le réseau de chemins de fer suisse n'est pas démantelé durant les trente glorieuses. Alors qu'au Royaume-Uni (-39%), en Belgique (-16%), en France (-12%) ou en Allemagne (-11%), l'étendue du réseau ferroviaire diminue entre 1950 et 1970, la Suisse continue de bénéficier de l'un des réseaux les plus denses et performants au monde, efficace tant à longue qu'à courte distance³⁷.

Les transports publics urbains s'adaptent à la motorisation routière. En dépit de leur grand succès même après 1945, les trams sont mis à l'écart de la planification et de la politique des transports. Les arguments sont les mêmes que dans les années 1930 : ils sont des obstacles à une circulation routière fluide et ne permettent pas, au contraire des bus, une organisation flexible des transports publics. Par conséquent, les lignes de tram sont démantelées dans de nombreuses villes, davantage en Suisse romande qu'en Suisse alémanique. À Prilly, la ligne de tram est supprimée en 1961 et remplacée par une ligne de bus. Lausanne démantèle entièrement son réseau de tram en 1964 (Figure 125). L'étendue du réseau suisse de tram passe de 403 à 168 kilomètres entre 1945 et 1970. Cependant, succède souvent au démantèlement un remplacement par des lignes de bus, voire une addition de nouvelles lignes sans opérer de remplacement. Par conséquent, la longueur du réseau de transport urbain passe de 782 à 1201 kilomètres entre 1945 et 1970 et sur la même période, le nombre de passagers augmente de 348.8 à 639 millions. Hors des villes, l'étendue du réseau de transport par bus s'accroît de 6105 à 10'652 kilomètres. Au total, le nombre de passagers des transports publics croît de 647.3 à 1076.3 millions par an entre 1945 et 1970³⁸. Pour un grand nombre de ménages non motorisés, les transports en commun restent donc indispensables pour les déplacements quotidiens, à moins qu'on ne se déplace à pied ou à vélo.

37 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 132.

38 Sieber, 113-16.

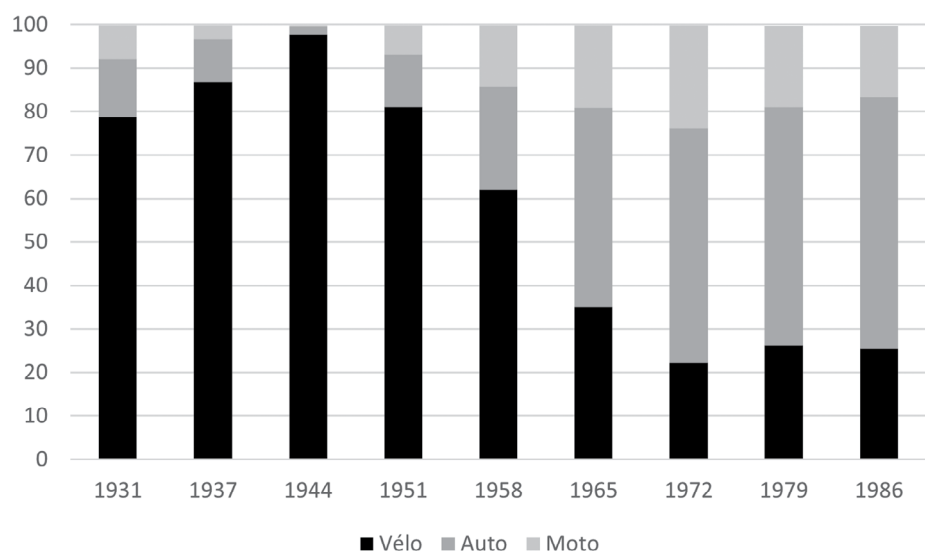


Figure 126 Graphique de l'évolution de la part modal entre vélo, auto et moto dans le canton de Vaud, 1931-1986

Source : Thomas Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie » (strassendaten.ch Bern, 2014) 26.

Ces deux moyens de transport sont probablement les grands perdants de l'évolution de la mobilité des décennies d'après-guerre. Face à l'automobile, synonyme de modernité, de liberté et de confort, la marche à pied et le vélo, deux efforts physiques, sont de plus en plus perçus comme démodés et inconfortables en dehors des activités de loisirs. Seuls ceux qui n'ont pas d'autre choix se déplacent à pied ou à vélo.

Jusqu'aux années 1970, les piétons ne sont pas vraiment considérés comme des usagers de la route. La catégorisation parmi « les autres usagers de la route » issue de la loi fédérale de 1932 reste inchangée. Cependant, la majorité des déplacements en zone urbaine se font encore à pied au moins jusqu'à la fin des années 1950. Les piétons subissent l'augmentation du trafic motorisé et le nombre d'accidents de personnes atteint des sommets inégalés dans le canton de Vaud durant les années 1960-70 (Figure 127). On tente d'augmenter la sécurité par l'aménagement de trottoirs, de passages piétons et de panneaux de signalisation. Toutefois, la vitesse du trafic motorisé n'est que rarement mise en cause et reste illimitée hors des localités jusqu'en 1973³⁹. On ne s'interroge pas non plus sur l'impact de l'augmentation du trafic sur la liberté de mouvement des piétons. Toutefois, ces derniers se défendent et s'organisent pour faire valoir leurs intérêts. En 1948, l'Association zurichoise de protection des piétons, qui ne se considère pas comme un « adversaire invétéré de l'automobile », envoie une requête au conseil municipal de Zurich dans laquelle elle plaide pour une limitation du trafic motorisé, dans une continuité des mesures de guerre. Les autorités sont invitées à ne pas suivre l'effarante motorisation de masse des États-Unis : « *Quoi qu'il en soit, nous sommes d'avis que la densité admissible pour les conditions routières locales est atteinte et que nos routes ne sont pas en mesure de supporter une charge supplémentaire* ». De plus, celui qui n'a pas eu

39 Ueli Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert: unterwegs sein können, wollen und müssen* (Chronos, 2022), 33-35.

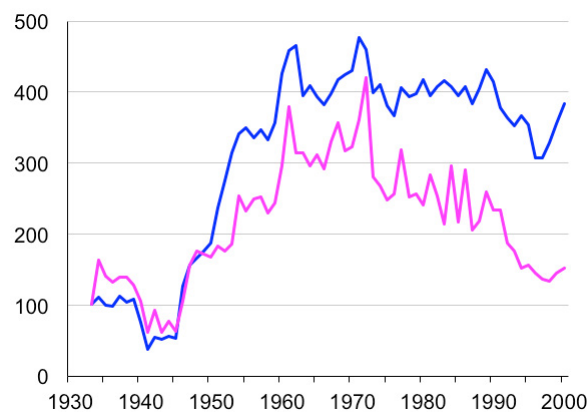


Figure 127
Graphique de l'évolution du nombre d'accidents de personnes dans le canton de Vaud, 1930-2000

Les accidents mortels sont en rose et les blessures en bleu.

Source : ViaStoria, strassendaten.ch (consulté le 08.01.2024).

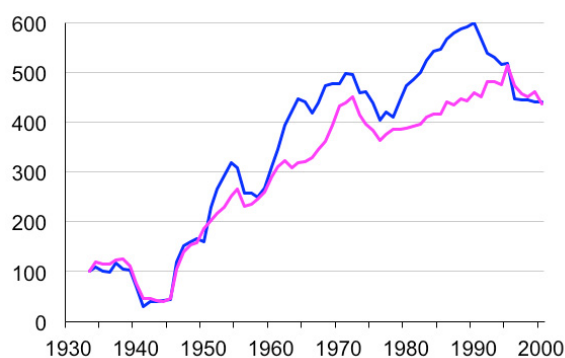


Figure 128
Graphique de l'évolution du nombre d'accidents en Suisse et dans le canton de Vaud, indexé à 1933 = 100, 1933-2000

La situation du canton de Vaud est en bleu et celle de la Suisse en rose.

Source : ViaStoria, strassendaten.ch (consulté le 08.01.2024).

d'automobile jusqu'à présent « *peut aussi s'en passer dans un avenir proche [...] et éviter de jeter son argent par les fenêtres de manière aussi inutile. [...] L'automobile est le pire placement financier imaginable* »⁴⁰.

Cependant, les arguments ne convainquent pas les autorités qui tentent d'accommoder au mieux les routes et les lois à la déferlante automobile. Les automobilistes incriminent les piétons d'être la cause de leurs accidents. On accuse tout particulièrement les enfants de « sauter sur la route ». Une meilleure éducation routière et à un assujettissement à des dispositions pénales plus strictes s'imposent. Des « jardin de la circulation » sont aménagés pour les enfants et des cours de prévention routière sont dispensés dès le plus jeune âge. En outre, les plaintes et les demandes des partisans de l'automobile sont claires : « *Les automobilistes sont quotidiennement témoins de la maladresse de nombreux piétons et cyclistes. Avec une insouciance tout à fait incroyable, ils font fi des règles les plus élémentaires de la circulation* » ; « *Les spécialistes de la Suisse ne sont pas les seuls à constater qu'il est grand temps d'enfin enseigner la morale aux usagers de la route non motorisés. [...] Il faut éduquer et contraindre par tous les moyens les piétons et les cyclistes à se comporter correctement dans la circulation* »⁴¹.

Les conséquences négatives de la circulation automobile ne sont pas taboues et les accidents sont un thème récurrent des magazines automobiles. Elles sont néanmoins perçues comme un prix raisonnable à payer au nom du progrès. Ce n'est que durant les années 1970 que les décideurs politiques et planificateurs admettent que la mobilité piétonne a des exigences et des besoins qui lui sont propres et méritent en conséquence des aménagements particuliers⁴².

40 Cité et traduit d'après Buomberger, « Traumreisen und Alpträume, Wie Auto und Strassenbau in den 50er Jahren zu einer Selbstverständlichkeit wurden », 49.

41 Magazine du Touring Club Suisse, volume 36, 1950 et volume 41, 1954. Cité et traduit d'après Buomberger, 50.

42 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 118-29.

La mobilité cycliste connaît une évolution similaire, peut-être plus dramatique encore. Car si la marche demeure fondamentalement irremplaçable – un automobiliste qui sort de son véhicule est un piéton – le vélo est plus aisément substituable. Ceux qui en ont les moyens le remplacent volontiers par un cyclomoteur, un scooter ou une moto. La perception sociale du vélo change : d'un moyen de transport apprécié de tous, il devient un véhicule pour les enfants et les pauvres. Alors que la confédération planifie en 1942 l'aménagement de pistes cyclables sur près de 1734 kilomètres, dix ans plus tard on n'en compte en Suisse que 250 kilomètres, de plus d'une qualité circulaire souvent médiocre. Les autorités se défendent arguant que la construction aurait dû être entreprise plus tôt et que désormais la place manque sur les routes pour les pistes cyclables. L'entrée en vigueur de plusieurs lois entre 1944 et 1975 accroît la réglementation de la mobilité à vélo. Comme les piétons, les cyclistes sont désormais soumis à une instruction sur la circulation routière et doivent en plus passer un examen. En outre, la circulation côte à côte est interdite. Comme pour les piétons, il faut attendre les années 1970 pour voir une amélioration et un regain d'intérêt pour la mobilité cycliste⁴³.

En résumé, l'incroyable croissance du trafic routier motorisé à partir des années 1950 ne sonne pas la fin des transports en commun sur route comme sur rail. Ces derniers connaissent une croissance importante entre 1945 et 1970, tant du point de vue de l'étendue du réseau que du nombre de passagers transportés. Les grandes victimes de l'avènement de la motorisation de masse sont les mobilités piétonnes et cyclistes qui ne retrouveront leur légitimité qu'à partir des années 1970. L'idée d'une politique des transports du « tout automobile » doit donc être relativisée mais pas totalement invalidée. Il est toutefois important de noter qu'avant la décennie 1970, il est difficile de parler d'une politique des transports unique et coordonnée. D'une part parce que celle-ci reste largement subordonnée à d'autres secteurs, comme le tourisme ou la sécurité nationale. D'autre part, parce que la coordination politique entre les différents moyens de transport fait défaut. Bien que la confédération tente en 1935 de s'octroyer les compétences lui permettant de coordonner les transports ferroviaires et routiers, la population suisse masculine lui rejette cette prérogative. Une deuxième tentative en 1951 se solde aussi par un refus dans les urnes. Par conséquent, l'organisation des chemins de fer reste une affaire fédérale et l'organisation du transport routier incombe encore principalement aux cantons. Ce n'est qu'en 1987 avec le projet Rail 2000 que le peuple suisse accorde à la confédération les compétences pour coordonner rails et routes au niveau national⁴⁴. Jusque-là les politiques des transports sont encore éparpillées entre les différents modes de déplacement. Et c'est peut-être à partir de là qu'il est possible de parler de politique du « tout automobile » durant les décennies d'après-guerre : il n'y a pas une seule politique des transports qui donne la suprématie à l'automobile mais plusieurs politiques parmi lesquelles celle dédiée aux transports routiers motorisés est dominante.

43 Sieber, 123-29.

44 Office fédéral des transports, « 150 ans OFT 1873-2023 », 2023, 18.



Figure 129 Photo d'un passage piéton à Seelisberg (UR), vers 1960

Source : https://www.zwischengas.com/de/bilder/blog2013/07/Fussgaengerstreifen_in_Seelisberg.jpg (consulté le 06.01.2024).



Figure 130 Photo d'un passage piéton à Massagno (TI), 1961

Les deux photos illustrent la manque de considération pour la mobilité piétonne durant les années 1950-60.

Source : Markus Sieber, Schneller, weiter, billiger, mehr? Mobilität und Verkehr in der Schweiz seit 1918, Verkehrsgeschichte Schweiz, Band 3 (Zürich: Chronos, 2022), 122.

Politique du « tout automobile »

La priorité donnée au transport routier au détriment du transport ferroviaire s'observe aisément en chiffres :

	Route	Rail	Figure 131 Investissement totaux en millions pour les transports routiers et ferroviaires en Suisse, 1950-1970 Source : Markus Sieber, Schneller, weiter, billiger, mehr? 110.
1950	134	97.5	
1955	250	110	
1960	490	139.4	
1965	1590	300	
1970	2053.9	368.4	

On constate une augmentation pour les deux types de transport mais suivant deux ordres de grandeur différents. Dès le début des années 1960, le secteur ferroviaire est dans les chiffres rouges et est maintenu opérationnel grâce aux aides financières de la confédération⁴⁵. L'explosion des investissements relatifs aux transports routiers dès les années 1960 coïncident avec le début des travaux de construction du réseau autoroutier national. S'il se fait attendre depuis l'entre-deux-guerres, c'est enfin en 1958, à l'issue d'une votation populaire acceptée à 85%, que la confédération peut démarrer le projet. Le terme autoroute (Autobahn, autostrada) est initialement évité car il rappelle les projets fascistes et nazis des années 1920-30⁴⁶.

Tous les partis politiques sont convaincus du projet⁴⁷. On ne bronche pas devant un financement estimé à 3.8 milliards qu'on espère couvrir en grande partie grâce aux taxes sur les carburants et à des taxes douanières spécialement dédiées⁴⁸. Le mécanisme est toujours aussi bien huilé. Des ingénieurs états-uniens le désigne comme le cycle de l'asphalte : les routes induisent des déplacements automobiles qui procurent des rentrées fiscales, qui permettent la construction de nouvelles routes, qui induisent de nouveaux déplacements, et ainsi de suite⁴⁹. En Suisse, entre 1945 et 1961, les taxes douanières sur les carburants destinées à financer les routes nationales passent de 3 à 378 millions de francs par an grâce à l'essor de l'automobilisme⁵⁰. Au niveau du canton de Vaud, qui est chargé des travaux de construction du réseau autoroutier sur son territoire, les recettes et les dépenses s'équilibrent sur la période de 1963 à 2000. Le constat est plus ou moins le même pour l'ensemble de la Suisse ce qui prouve l'efficacité du financement de l'infrastructure routière⁵¹.

À vrai dire, tous les moyens sont bons pour voir se réaliser le projet de routes nationales auquel on ne voit presque que des avantages et qui a le soutien d'une grande majorité de la population. Alors que certains songent même à emprunter, quelques fervents automobilistes envisagent carrément un impôt général pour financer un projet autoroutier considéré comme une infrastructure publique de première nécessité : « *Mais il ne faut pas oublier que leur construction représente une nécessité absolue dans l'intérêt de la collectivité, tout comme nos bâtiments postaux, nos*

45 Gilg et Halblützel, « Une course accélérée vers l'avenir (1945-...) », 805-7.

46 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 78-79.

47 Buomberger, « Traumreisen und Alpträume, Wie Auto und Strassenbau in den 50er Jahren zu einer Selbstverständlichkeit wurden », 41-42.

48 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 100.

49 Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, 38-39.

50 Gérard Duc et Olivier Perroux, « La théorie de Wisemann et Peacock confrontée à la coordination rail-route en Suisse (1918-1945) autour de la structuration du lobby routier », 323.

51 Signer, 43-44.

*magnifiques gares, nos bâtiments scolaires. Tous ces ouvrages indispensables sont finalement payés par le contribuable, même celui qui n'y met presque jamais les pieds »*⁵².

De plus, le temps presse nous préviennent les milieux automobiles et touristiques : alors que les nations voisines construisent leur réseau autoroutier et qu'un réseau européen se dessine, les milieux économiques ont peur de voir la Suisse rester en retrait. Des craintes similaires sont déjà exprimées pendant l'entre-deux-guerres⁵³. Après la publication du plan de l'ONU pour la construction d'un réseau autoroutier international en 1954, on peut lire dans la *Gazette de Lausanne* : « *Si la Suisse veut y trouver une place, elle doit sérieusement remanier son programme de constructions routières* »⁵⁴. Le président du TCS Adrien Lachenal affirme en 1957 que « *la Suisse a vingt ans de retard sur l'étranger* » relativement à son infrastructure routière⁵⁵.

L'argument du besoin urgent d'un réseau autoroutier imposé par les voisins européens influence considérablement la planification et la réalisation des autoroutes. Initialement, la commission de planification du département fédéral de l'Intérieur en charge du projet fixe une moyenne d'au moins 5000 véhicules motorisés par jour sur un tronçon routier pour justifier la création d'une nouvelle voie rapide. Cependant, ce minimum n'est atteint que sur quelques routes du Plateau central et les routes principales baloises. En conséquence, la commission ne prévoit un réseau autoroutier que de 600 kilomètres qui traverserait les villes où se trouve le trafic le plus intense. Ce n'est que sous l'effet du lobbying politique régional et en raison de souhaits particuliers des cantons que le réseau est étendu à plus de 1800 kilomètres dépassant ainsi largement la mesure qui aurait pu être justifiée par le volume réel du trafic. Paradoxalement, les autoroutes sont d'abord construites là où le trafic est le plus faible, tandis que leur construction est largement abandonnée là où le trafic est le plus dense et où les problèmes de circulation sont les plus manifestes : dans les villes et leur agglomération. La construction rapide et forcée d'autoroutes n'apporte donc pas de solutions aux problèmes de trafic en zone urbaine⁵⁶.

Le projet autoroutier ne répond évidemment pas seulement à la pression concurrentielle internationale, on en attend une résolution des problèmes de circulation engendrés par la croissance fulgurante du nombre de véhicules motorisés. L'analogie physiologique est une nouvelle fois employée pour décrire la congestion des voies routières. En 1961, Robert Ruckli, directeur de l'Office fédéral des routes et des cours d'eau, parle de maladie de la circulation : « *De même que nous ne cherchons pas à vaincre les maladies de société par un renoncement général à la civilisation, mais par des mesures prophylactiques individuelles et une thérapie ciblée, nous ne pouvons pas guérir la maladie de la circulation en interdisant le trafic, mais en cherchant à le maîtriser* »⁵⁷.

52 Automobil Revue, 1953. Cité et traduit d'après Buomberger, 52.

53 Ingrid Heckmann-Strohkark, « Der Traum von einer europäischen Gemeinschaft, die internationalen Autobahnkongresse 1931 und 1932 », in *Die Schweizer Autobahn: Publikation zur gleichnamigen Ausstellung Museum für Gestaltung Zürich 6. März bis 9. Mai 1999*, éd. par Martin Heller et Andreas Volk (Zürich: Museum für Gestaltung, 1999), 32-45.

54 Pierre A. Dantan, Notre réseau routier, in: *Gazette de Lausanne*, 21.05.1954, 7.

55 Cité et traduit d'après Buomberger, « Traumreisen und Alpträume, Wie Auto und Strassenbau in den 50er Jahren zu einer Selbstverständlichkeit wurden », 41.

56 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 81-84.

57 Cité et traduit d'après Buomberger, 52.

Par conséquent, la construction routière se présente comme un remède. Car on ne souhaite pas limiter un trafic routier vital pour l'économie suisse : « *Dans ce pays comme en tant d'autres, le flot des voitures est croissant et incompressible : la « fonction » automobile se développe sans tenir compte de « l'organe » route. [...] Dans la mesure très réelle où cette dilatation de la circulation routière est signe de prospérité, il faut s'en réjouir ; dans la mesure non moins sûre où elle représente un facteur du développement économique, l'on doit pourvoir à ses exigences. [...] L'assainissement de ce réseau congestionné [...] ne peut s'effectuer ici comme ailleurs que par la création de voies nouvelles. Celles-ci permettent de réaliser des liaisons directes et donc beaucoup plus rapides entre un certain nombre de centres urbains de grande et moyenne importance. Ce faisant, c'est-à-dire en s'efforçant de capter au maximum les courants de circulation à moyenne et à grande distance, elles délestent le réseau traditionnel de l'énorme trafic de transit qui l'encombrait et ne lui laissent qu'un trafic essentiellement local, désormais aisé* »⁵⁸.

En outre, les attentes envers le nouveau réseau autoroutier sont grandes : gain de temps, réduction de la consommation de carburant, augmentation de la sécurité des usagers⁵⁹ et même outil de défense national permettant aux habitants de fuir rapidement en cas d'offensive nucléaire⁶⁰. Tout penche en la faveur des autoroutes. Même si la construction de la nouvelle infrastructure avale 3000 hectares de terres agricoles, occasionne le morcellement des exploitations et fait courir un risque de spéculation foncière sur les terrains proches des entrées et sorties autoroutières, on juge que même l'agriculture en retire un avantage car les bénéfices en termes d'accessibilité et de décongestion des routes sont immenses⁶¹. Le fait que l'autoroute, comme les chemins de fer auparavant, puisse former une barrière territoriale infranchissable pour les autres moyens de locomotion n'est qu'un souci technique temporaire qui trouvera sa résolution dans la constructions de ponts et de passages souterrains. De manière générale, on résume ainsi les retombées économiques attendues : « *La montagne gagnera sur le plan touristique ; le Plateau sur le plan industriel* »⁶².

2.3 Matérialisation de la croissance

Entre 1959 et 1970, près de la moitié des 1800 kilomètres de voies autoroutières planifiées est construite. Les années 1970 marquent un bref ralentissement avant que le rythme de construction reprenne vers 1980 et connaisse une progression stable jusqu'à la fin des années 1990 où le réseau autoroutier atteint pratiquement la même étendue qu'aujourd'hui. La situation est similaire dans le canton de Vaud : 50 kilomètres sont achevés en 1964 puis le réseau s'étend par à-coup jusque à atteindre son apogée en 1996 (Figure 135).

Le réseau autoroutier planifié en 1960 d'une longueur totale de 1892 kilomètres, aujourd'hui achevé à environ 96 %, est certainement l'intervention la plus visible dans le paysage au nom des transports en Suisse. La transformation du système de transport en faveur de l'automobile se déroule toutefois également à plus petite

58 Piveteau, 2 et 6.

59 Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie », 62.

60 Dirlewanger, 6 juillet 1947, 126-27.

61 Piveteau, « La construction des autoroutes en Suisse et ses incidences sur la géographie économique et humaine helvétique », 14.

62 Piveteau, 20.

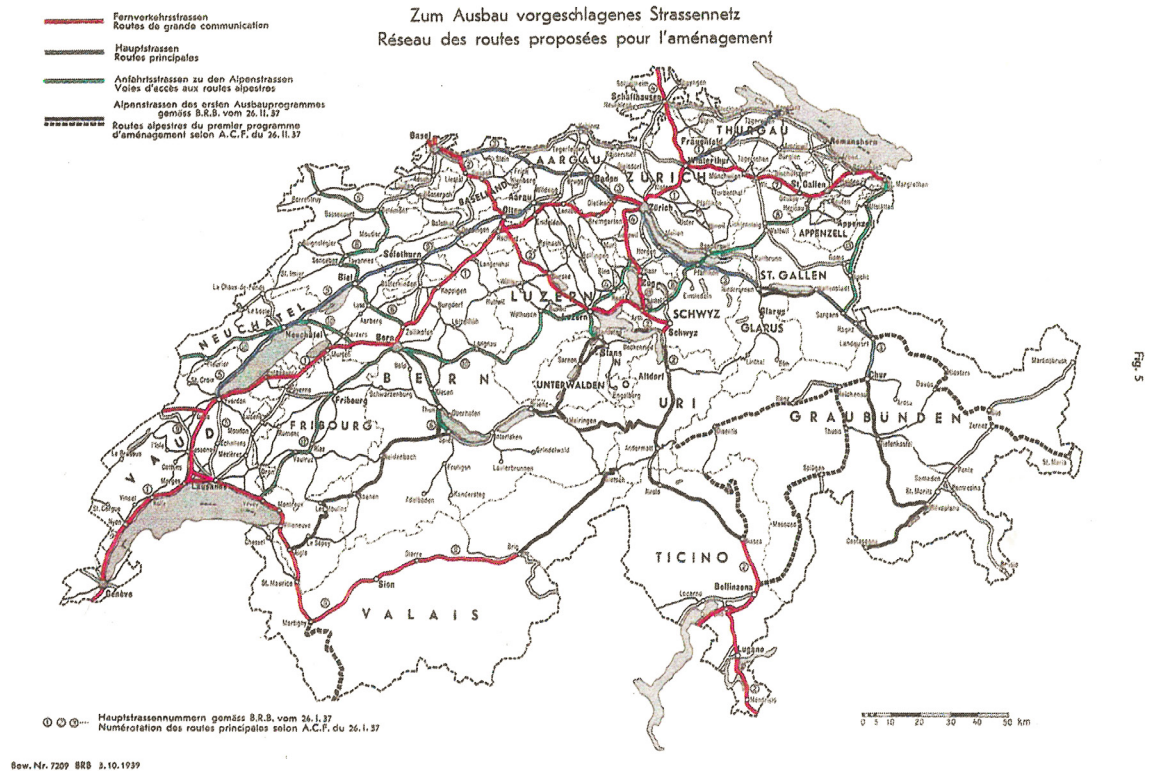


Figure 132

Plan du projet de réseau autoroutier suisse, 1941

Le dessin se base sur deux axes principaux : Genève – Lac de Constance et Bâle – Chiasso. Cette « croix routière » est soutenue dès 1937 par le conseiller d'état socialiste et président de la Société suisse des routes automobiles Gustave Wenk.

Source : Ueli Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert: unterwegs sein können, wollen und müssen* (Chronos, 2022), 78.

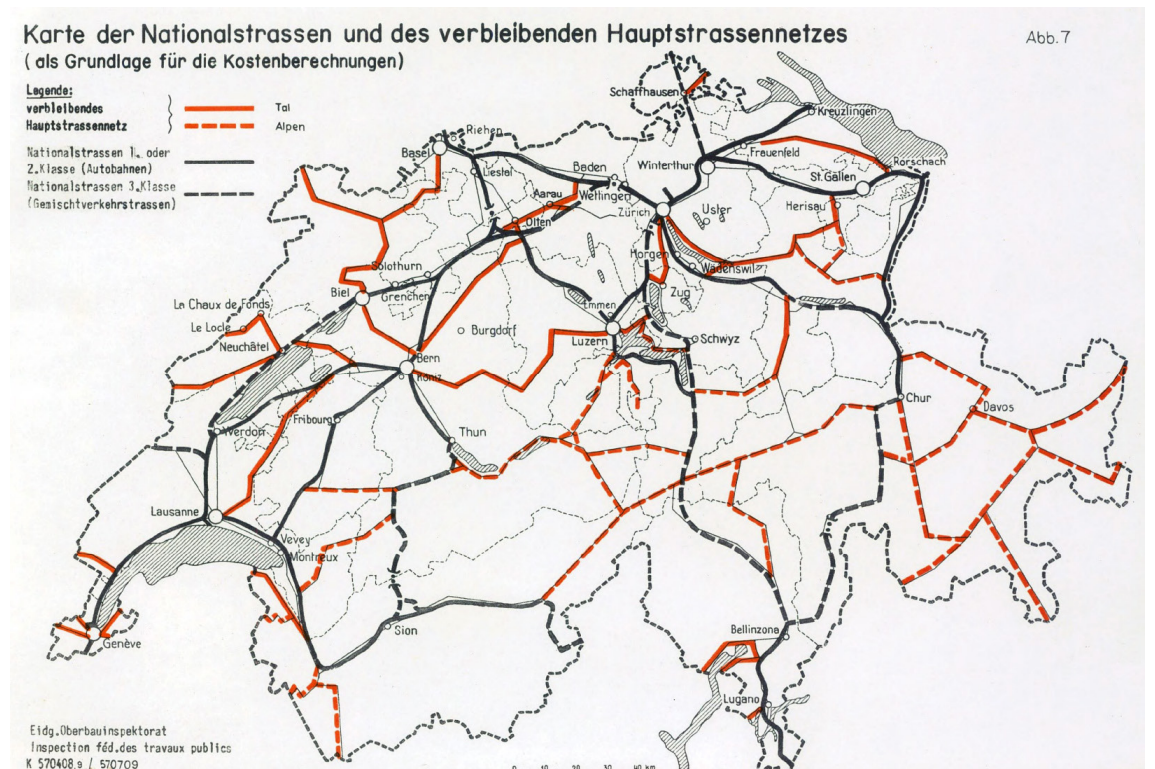


Figure 133

Plan du projet de réseau autoroutier suisse, 1958

Source : <https://blog.nationalmuseum.ch/fr/2021/12/la-premiere-autoroute-suisse/> (consulté le 06.01.2024).

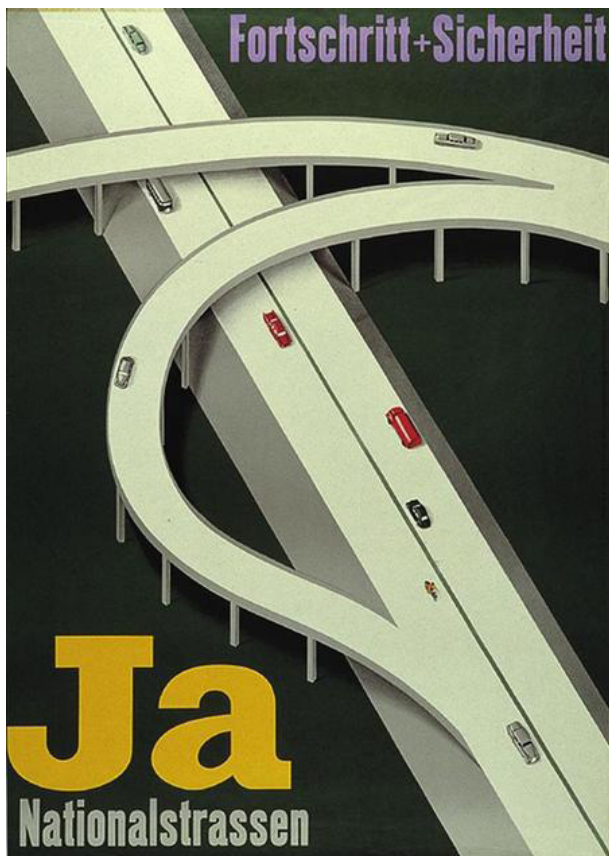


Figure 134
Affiche des partisans du projet
autoroutier suisse, 1961

La votation de 1958 donne l'obligation à la confédération de mener à bien le projet de routes nationales. Cependant, ce n'est qu'en 1961 que le budget pour les autoroutes est voté, alors que les travaux ont déjà débuté ici et là dans le pays.

On y lit en haut à droite : « progrès et sécurité ».

Source : Peter Birkhäuser, Museum für Gestaltung Zürich
<https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/007960/2020-10-06/> (consulté le 07.01.2024).

échelle. D'innombrables projets de construction de routes locales ou régionales, pris dans leur ensemble, ont un effet au moins aussi prégnant que la construction des routes nationales. Le secteur du tourisme, qui souhaite se relancer après les années de guerre, plaide avec véhémence pour l'amélioration des réseaux routiers secondaires et tertiaires. Certaines routes de montagne sont jugées honteuses pour un pays du prestige touristique comme la Suisse⁶³. En bref, qu'il s'agisse de routes de montagne pour accéder aux résidences secondaires, de l'élargissement de routes cantonales et communales désormais adaptées aux voitures, de passages à niveau, de carrefours, de contournements de localités, de garages, de parkings, le territoire routier suisse se transforme à un rythme époustouflant dès les années 1950 pour s'adapter au boom du trafic motorisé⁶⁴.

Cependant, seule l'évolution des routes cantonales, communales et nationales est saisissable sur le plan statistique. On remarque surtout la forte extension des routes communales suisses, qui croissent en longueur de 33'350 à 43'757 kilomètres entre 1945 et 1975. Durant la même période, l'ensemble du réseau routier suisse s'allonge de près de 12'000 kilomètres ce qui correspond à une croissance de 24%. Le taux de croissance est identique dans le canton de Vaud sur la même période, où le réseau routier gagne 1425 kilomètres (Figure 136).

⁶³ Buomberger, « Traumreisen und Alpträume, Wie Auto und Strassenbau in den 50er Jahren zu einer Selbstverständlichkeit wurden », 47-51.

⁶⁴ Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 100-102.

Figure 135
Graphiques de l'évolution de la
longueur du réseau autoroutier en
kilomètre en Suisse (haut) et dans le
canton de Vaud (bas), 1959-2000

Source : ViaStoria, strassendaten.ch
(consulté le 08.01.2024)

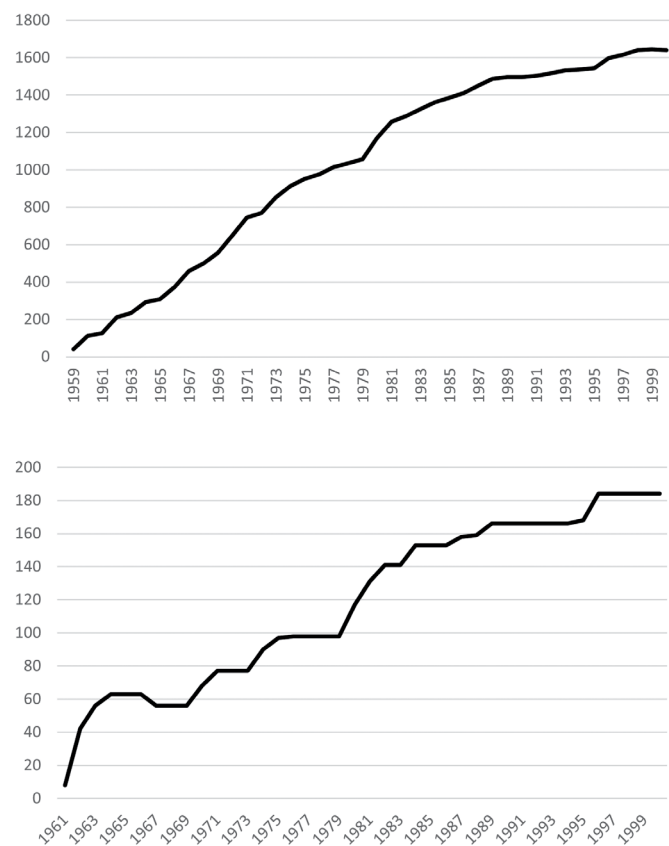
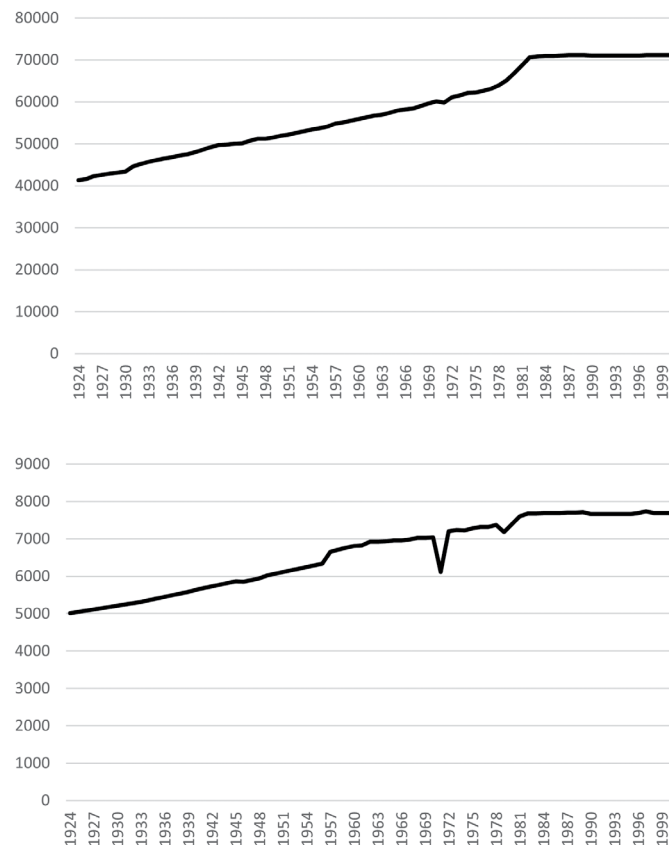


Figure 136
Graphiques de l'évolution de la
longueur du réseau routier en
kilomètre en Suisse (haut) et dans le
canton de Vaud (bas), 1924-2000

La chute en 1970 dans le canton de Vaud est attribuable à une confusion statistique et ne correspond pas à la soudaine disparation d'un millier de kilomètres de route.

Source : ViaStoria, strassendaten.ch
(consulté le 08.01.2024).



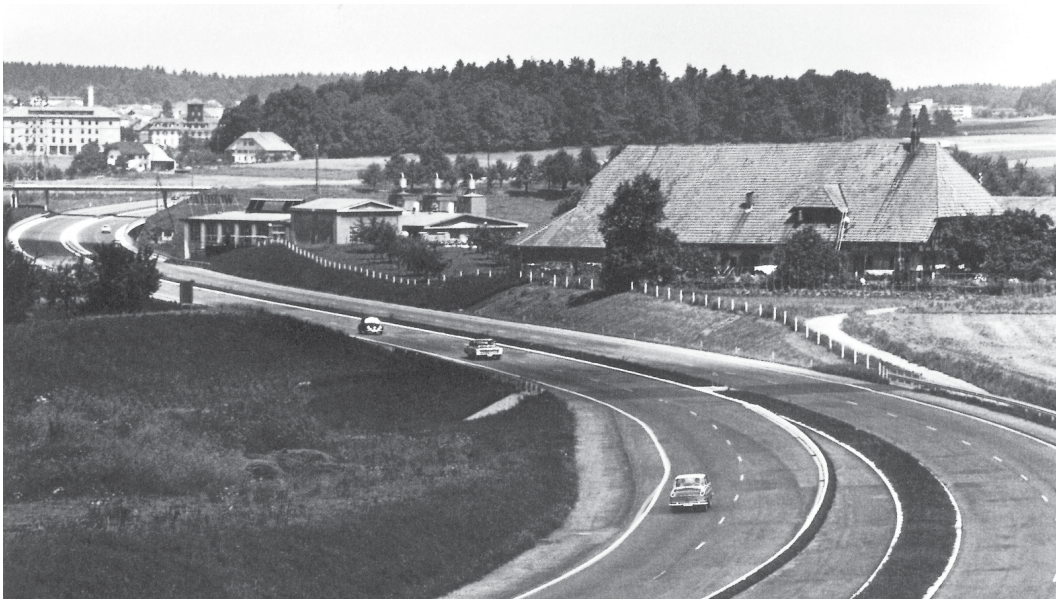


Figure 137 Photo de l'autoroute A1 vers Bern, 1963

Source : Kurt Blum, Autobahn N1, 1963.

Autoroute et paysage

Si l'emprise colossale des nouvelles infrastructures routières fait craindre une défiguration du paysage suisse, on se convainc toutefois, à l'image des autoroutes allemandes des années 1930, que l'intégration paysagère des voies rapides est possible. Avant les réalisations des années 1960, les qualités esthétiques de l'autoroute sont encore défendues, souvent au nom d'une mise en scène paysagère à des fins touristiques. Depuis la gigantesque plateforme de béton et d'asphalte, il est possible de contempler les paysages suisses comme jamais auparavant.

En 1942, une commission d'étude du département fédéral de l'Intérieur publie un rapport qui présente un plan de réseau de routes nationales. Interrogé sur la proposition, le conseiller municipal lausannois et futur syndic de la ville Jean Peitrequin affirme : « [...] le principe en lui-même [de l'autoroute] est une chose excellente, à retenir, à étudier et à réaliser. [...] Toutefois, je pense que dans l'établissement de semblable projet, il est indispensable sans doute de tenir compte d'une part des nécessités de circulation, des nécessités économiques mais aussi pour un petit pays, qui comme la Suisse et comme nos régions en particulier, vit en grande partie normalement du tourisme, il faut que ces tracés tiennent compte dans une part aussi large que possible de l'aspect touristique de la question. C'est-à-dire, ne néglige pas de présenter par l'harmonie du tracé, ce que notre pays peut avoir de plus attractif pour nos hôtes confédérés ou étrangers »⁶⁵.

La première autoroute de Suisse, longue de 4.1 kilomètres entre Lucerne et Ennethrow construite en 1955, est louée pour ses qualités esthétiques : « Le projet, qualifié de démesuré et d'atteinte à la nature, se présente aujourd'hui au spectateur comme un élément parfaitement intégré dans le paysage, comme s'il avait toujours existé. Le tracé, absolument conforme aux exigences techniques et pourtant harmonieux, non seulement n'a pas défiguré les paysages traversés, mais les a au contraire enrichis »⁶⁶. Alors que d'autres tronçons autoroutiers sont en construction

65 « Autoroutes suisses », *rts.ch*, 1942.

66 Vaterland, édition du 11 juin 1955 ; cité in Alexander Rechsteiner, « La première autoroute de Suisse », Musée national – Blog sur l'histoire suisse, 27 décembre 2021.

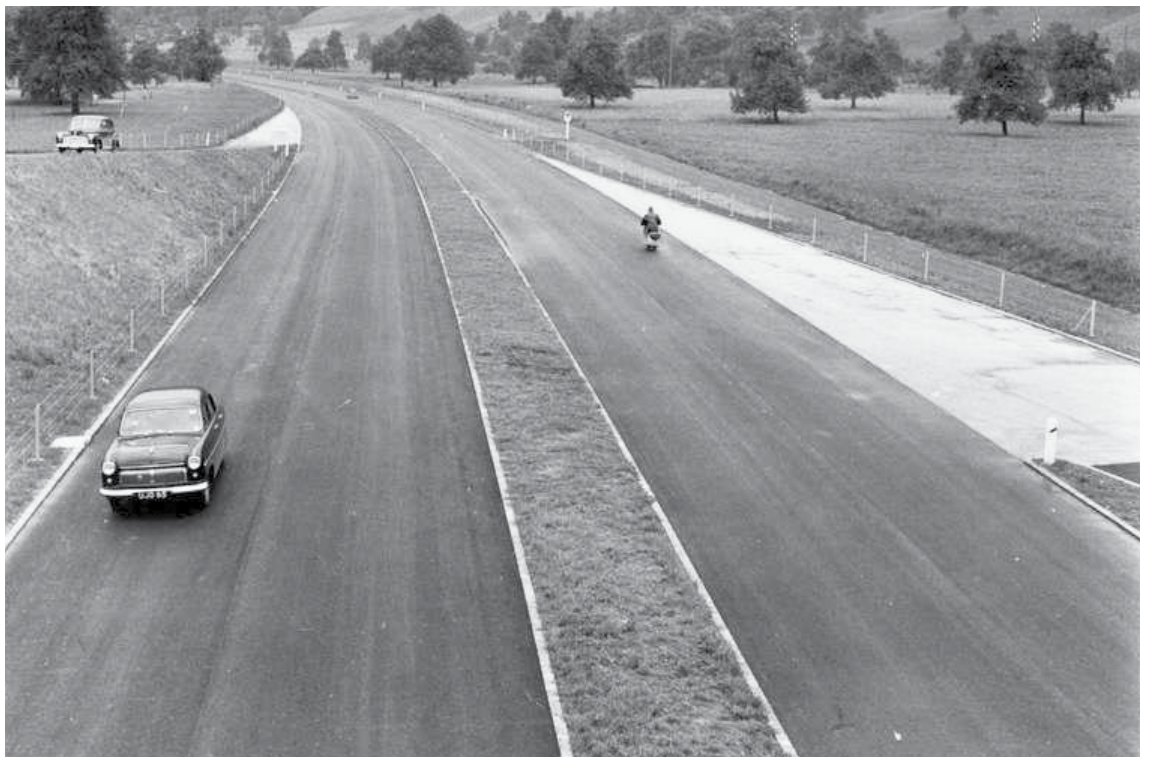


Figure 138

Photo de l'autoroute entre Lucerne et Ennethrow, vers 1955

On ne considérerait probablement plus ce tronçon routier comme une autoroute aujourd'hui : même s'il compte quatre lignes et n'est interrompu par aucun croisement, il n'y a pas de glissière de sécurité, ni de marquage au sol, à l'exception d'un passage piéton et les vélos y sont autorisés. Naturellement, il n'y a pas de limite de vitesse.

Source : Archives cantonales de Lucerne.

<https://query-staatsarchiv.lu.ch/detail.aspx?ID=1698925> (consulté le 07.01.2024).

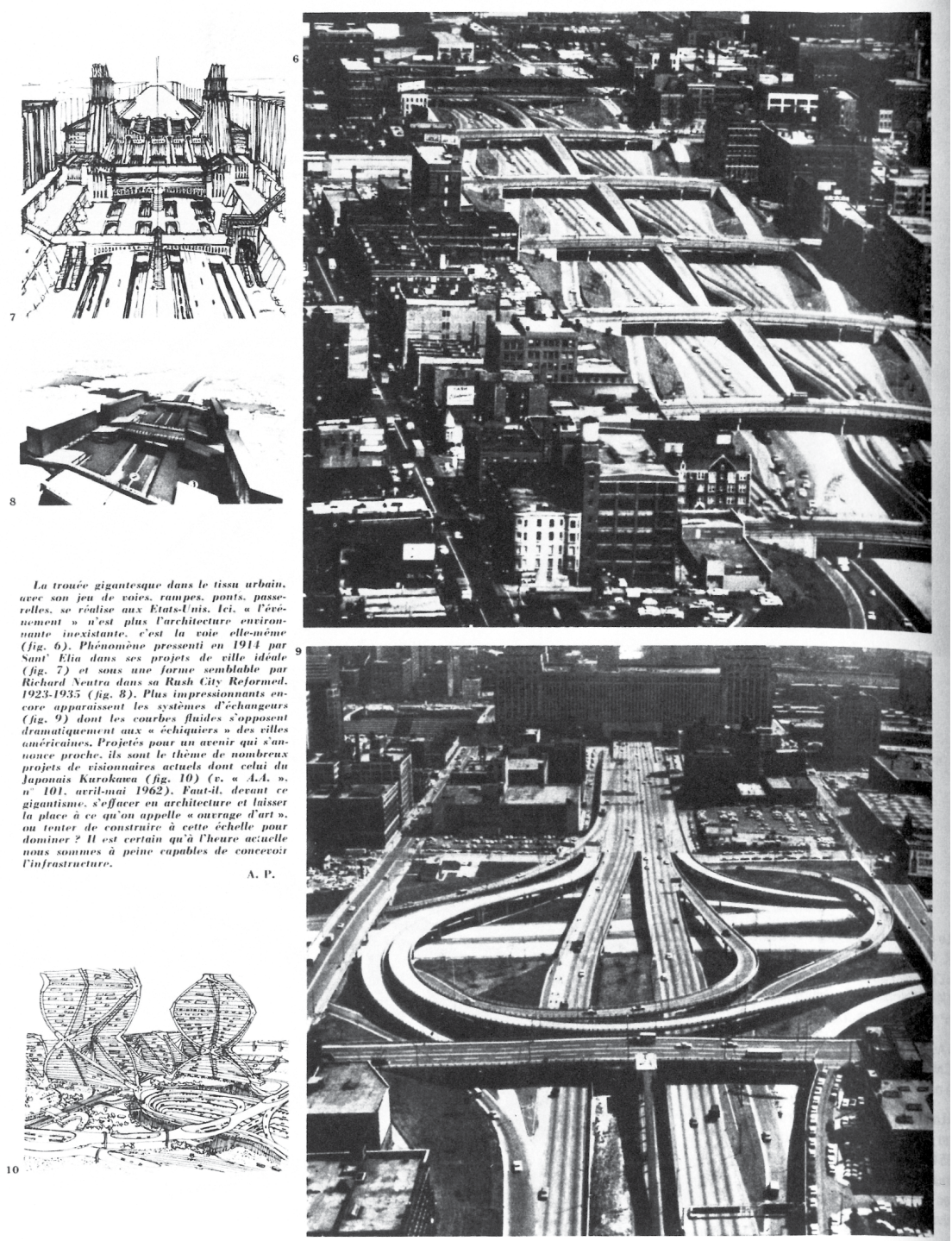


Figure 139

Photo du chantier de l'autoroute entre Lucerne et Ennethrow, vers 1954

Source : Archives cantonales de Lucerne.

<https://query-staatsarchiv.lu.ch/detail.aspx?ID=1698931> (consulté le 07.01.2024).



La trouée gigantesque dans le tissu urbain, avec son jeu de voies, rampes, ponts, passerelles, se réalise aux États-Unis. Ici, « l'événement » n'est plus l'architecture environnante inexistante, c'est la voie elle-même (fig. 6). Phénomène pressenti en 1914 par Sant'Elia dans ses projets de ville idéale (fig. 7) et sous une forme semblable par Richard Neutra dans sa *Rush City Reformed*, 1923-1935 (fig. 8). Plus impressionnants encore apparaissent les systèmes d'échangeurs (fig. 9) dont les courbes fluides s'opposent dramatiquement aux « échiquiers » des villes américaines. Projetés pour un avenir qui s'annonce proche, ils sont le thème de nombreux projets de visionnaires actuels dont celui du Japonais Kurokawa (fig. 10) (v. « A.A. », n° 101, avril-mai 1962). Faut-il, devant ce gigantisme, s'effacer en architecture et laisser la place à ce qu'on appelle « ouvrage d'art », ou tenter de construire à cette échelle pour dominer ? Il est certain qu'à l'heure actuelle nous sommes à peine capables de concevoir l'infrastructure.

A. P.

Figure 141

Copie d'une page du numéro « L'infrastructure routière » de la revue *L'Architecture d'Aujourd'hui* : la matérialisation des utopies futuristes, 1963

« La trouée gigantesque dans le tissu urbain, avec son jeu de voies, rampes, ponts, passerelles, se réalise aux États-Unis. Ici, « l'événement » n'est plus l'architecture environnante inexistante, c'est la voie elle-même (fig. 6). Phénomène pressenti en 1914 par Sant'Elia dans ses projets de ville idéale (fig. 7) et sous une autre forme semblable par Richard Neutra dans sa *Rush City Reformed*, 1923-1935 (fig. 8). Plus impressionnants encore apparaissent les systèmes d'échangeurs (fig. 9) dont les courbes fluides s'opposent dramatiquement aux « échiquiers » des villes américaines. Projetés pour un avenir qui s'annonce proche, ils sont le thème de nombreux projets de visionnaires actuels dont du Japonais Kurokawa (fig. 10) (v. « A.A. », n° 101, avril-mai 1962). Faut-il, devant ce gigantisme, s'effacer en architecture et laisser la place à ce qu'on appelle « ouvrage d'art », ou tenter de construire à cette échelle pour dominer ? Il est certain qu'à l'heure actuelle nous sommes à peine capables de concevoir l'infrastructure. Alexandre Persitz »

Source : Robert Auzelle et Alexandre Persitz, « L'infrastructure routière », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n°110, 1963, 7.

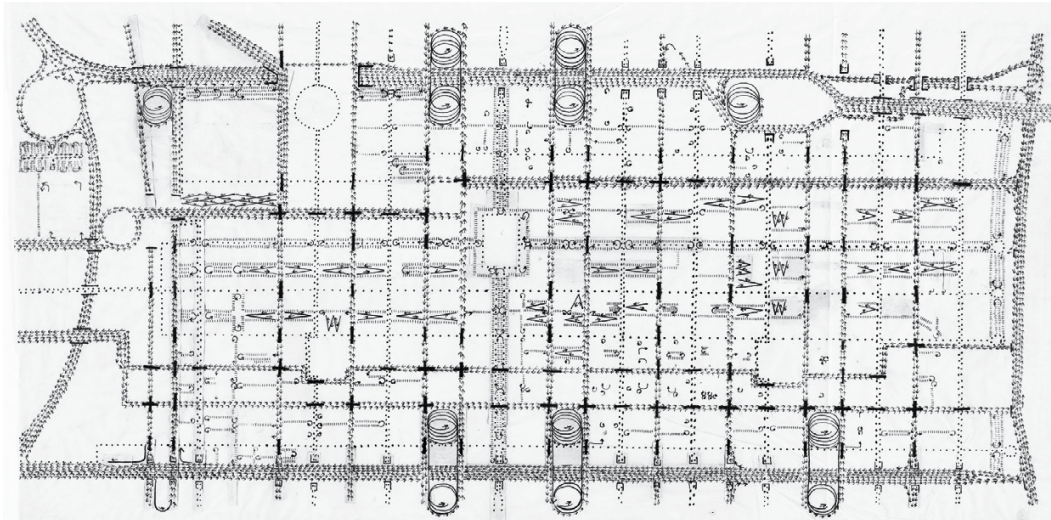
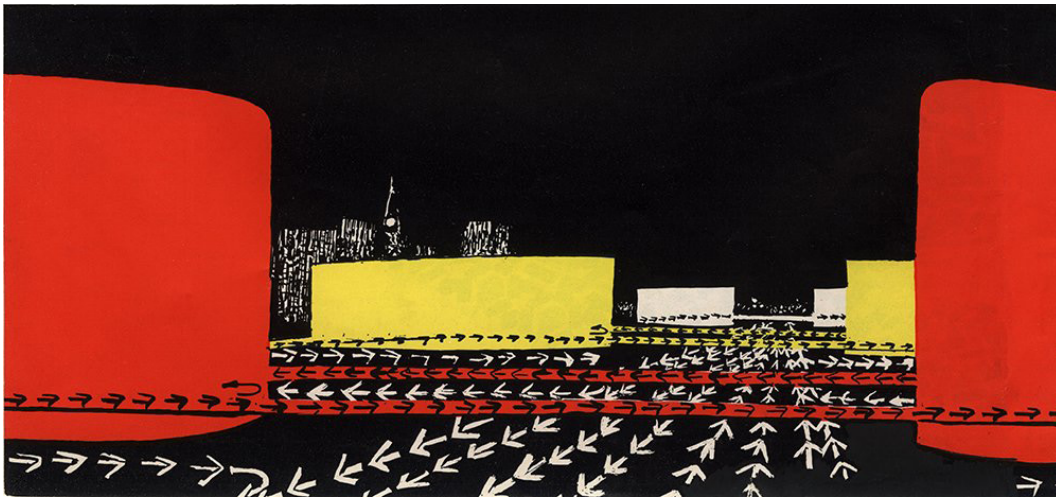


Figure 142 Dessins du Traffic Study pour Philadelphie de Louis Kahn, 1951
 Source : <https://www.moma.org/calendar/exhibitions/371> (07.01.2024).

et mathématique de l'organisation des flux s'empare de la conception routière⁶⁸. La voie perd sa matérialité et n'est plus qu'un segment de réseau canalisant le fluide abstrait qu'est le trafic. Si quelques architectes, comme Louis Kahn aux États-Unis (Figure 142) ou les membres du Team X en Europe occidentale, tentent d'extraire du principe de flux une opportunité de design, la domination de la conception scientifique presque immatérielle de la voie annonce une rupture avec la discipline architecturale. « *Dans tous les cas, la voie ordinaire, comme instrument spécifique et distinct de l'équipement du territoire, est évacuée du champ de l'architecture* »⁶⁹.

Les architectes s'intéressent principalement aux nouveaux paysages perceptifs qu'offre l'automobilité⁷⁰ mais ne constatent souvent que passivement les évolutions de l'infrastructure routière. Alors que la conception paysagère de la voie émane originellement de l'art des jardins et de la pratique architecturale, ils sont mis sur la touche lorsqu'il s'agit d'imaginer les voies pour le transport motorisé de masse. L'ingénieur est considéré comme le seul capable de projeter un ouvrage en mesure de supporter un trafic aussi conséquent. « *Bien entendu, la massification de la production des routes durant les trente glorieuses et le poids accru de la contrainte technique et fonctionnelle expliquent en grande partie l'effacement ou*

68 Éric Alonzo, *L'architecture de la voie: histoire et théories* (École d'architecture de la ville & des territoires, 2018), 432-37.

69 Alonzo, 429.

70 Exemple en la matière : Donald Appleyard, Kevin Lynch, et John R. Myer, *The View from the Road* (Cambridge, Mass: MIT, 1971).



Figure 144 Photo d'un croisement autoroutier à Oakland en Californie, 1963

Source : Robert Auzelle et Alexandre Persitz, « L'infrastructure routière », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n°110, 1963, 30.

Autoroutes urbaines

Malgré les moyens colossaux mis en œuvre et au prix d'une transformation significative des paysages suisses, l'important développement des infrastructures n'absorbe que temporairement la croissance du trafic motorisé. Entre 1950 et 1970, le nombre d'automobiles pour 1000 habitants en Suisse passe de 31 à 223, dépassant les prévisions les plus audacieuses des experts des transports. En opposition à la situation initiale des années 1950, où le trafic est trop faible pour justifier un projet autoroutier de grande ampleur, on réalise bientôt que ce dernier est sous-dimensionné. En 1960, les planificateurs prévoient un trafic maximal de 40'000 véhicules par jour sur les tronçons les plus utilisés en 1980. Cette valeur est déjà atteinte en 1970⁷⁴. Le phénomène de trafic induit, soit le fait que de nouvelles infrastructures puissent engendrer davantage de trafic, est longtemps ignoré par les planificateurs routiers⁷⁵.

En outre, dans les zones urbaines, là où les effets néfastes du trafic routier se font le plus ressentir, les possibilités d'adaptation de l'infrastructure sont réduites. La congestion des routes, la pollution de l'air, le bruit et les accidents atteignent des sommets dans les villes suisses durant les années d'après-guerre. Dans un texte publié en 1954, les sociologues, architectes et auteurs Lucius Bruckhardt, Max Frisch et Markus Kutter imaginent une nouvelle ville suisse qui correspond à son époque : *« Plus sérieusement, fondons une ville. [...] Nous n'avons aujourd'hui aucune ville dans tout le pays qui soit capable, par exemple, de résoudre réellement ne serait-ce que le problème trivial de la circulation moderne, et encore moins les problèmes de*

74 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 100.

75 Sieber, 140.



Figure 145 Photo aérienne du chantier de l'autoroute A1 dans la région de la Côte, 1960
Source : Archives cantonales vaudoises.

style, qui ne sont pas des bizarreries esthétiques [...] Des millions et des millions [...] sont dépensés année après année : pour une Suisse provisoire, une Suisse déjà dépassée, qui nous dépasse et nous devient de plus en plus étrangère, incapable de gérer nos problèmes, une Suisse qui ne sait même pas à quoi elle veut ressembler à l'avenir, une Suisse ridicule, une Suisse à l'assiduité aveugle de Schildbürger »⁷⁶.

Les aménagements construits sensés permettre un meilleur écoulement des flux de circulation n'offrent pas une grande satisfaction. Une part de la liberté automobile est même sacrifiée au nom de la sécurité lorsqu'est introduite en 1958 une limite nationale de vitesse dans les localités à 60 km/h⁷⁷. Même si le nombre d'accidents augmente plus lentement que le nombre de véhicules motorisés, d'autres mesures s'imposent. On voit dans l'autoroute un instrument pour désengorger les villes du trafic et sécuriser la circulation. À la question de savoir si les autoroutes doivent traverser ou contourner les villes, la commission de planification en charge du projet penche initialement pour la première option. En dépit des mises en garde formulée par Lewis Mumford un an avant la publication du rapport final de la commission en 1959, les voies express des villes états-uniennes sont prises comme modèle⁷⁸. Cependant, aucune proposition concrète pour l'introduction d'autoroutes dans les villes suisses n'est formulée. Dans le rapport final en six volumes délivré par la commission, manque le quatrième volume originellement consacré à la construction

76 Lucius Burckhardt, Max Frisch, et Markus Kutter, *Achtung: die Schweiz: Ein Gespräch über unsere Lage u. e. Vorschlag zur Tat* ; Basel u. Zürich, Januar 1955 (Handschin, 1955); cité in Georg Kohler, « Konsumglück, Kalter Krieg und Zweite Moderne, Die Schweiz und die Fifties », in *Schöner leben, mehr haben: die 50er Jahre in der Schweiz im Geiste des Konsums*, éd. par Thomas Buomberger (Zürich: Limmat-Verlag, 2012), 12-13. Traduit par l'auteur.

77 Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie », 60.

78 Lewis Mumford, « The highway and the city », *Architectural Record*, Avril 1959.

d'autoroutes en milieu urbain. Ceci témoigne de l'échec de la planification des autorités fédérales et de l'écheveau que représente l'introduction de voies rapides en ville⁷⁹.

Néanmoins, si l'autoroute urbaine est absente du projet fédéral de 1960, les cantons n'attendent pas les indications de la confédération pour entreprendre leur propre projet autoroutier. En outre, les municipalités urbaines y voient une opportunité financière : l'infrastructure principalement financée par la confédération permettrait de résoudre les problèmes de circulation locaux à moindre coût⁸⁰. C'est donc avec enthousiasme que le département des travaux publics du canton de Vaud commande en 1959 un projet de voie autoroutière pénétrante pour la ville de Lausanne, alors que le budget pour la construction des routes nationales n'est pas encore voté par le parlement fédéral. L'une des propositions présente un tracé qui rejoint Lausanne par l'ouest en passant par Malley où l'autoroute s'amincit pour devenir route cantonale (Figure 146). Sur son passage sur les communes de Renens, Jouxteins-Mézery et Prilly, le tracé s'entoure à maints endroits de nouveaux équipements routiers permettant aux riverains de profiter de l'autoroute : bretelles d'entrée et de sortie, passages superposés et giratoires. Comme pour tout projet de nouvelle infrastructure de transport, sont anticipés un développement urbain aux abords de la voie et un siphonnage du trafic. Sur un plan plus détaillé (Figure 147), on remarque que le tronçon autoroutier se superpose aux routes existantes et serait donc surélevé. Si une telle mesure transformerait fondamentalement la vue en direction du lac depuis la commune de Prilly en y ajoutant une nouvelle ligne horizontale, elle a au moins le mérite de permettre un passage transversal sous l'autoroute. En outre, la superposition de l'autoroute au réseau viaire existant se justifie par une volonté de limiter autant que possible l'implantation sur des propriétés privées car on craint déjà des coûts d'expropriation élevés.

Cette proposition n'est toutefois pas retenue et finalement la bretelle Lausanne-Sud passant par la Bourdonette assurera le branchement de la ville au réseau de routes nationales. Celle-ci fait partie du tronçon Genève-Lausanne qui se présente comme la vitrine autoroutière suisse. En effet, sa planification est d'emblée jointe à celle de l'exposition nationale de 1964, attribuée à Lausanne en 1956, afin que leurs inaugurations respectives coïncident. Par conséquent, un tracé qui permet aux visiteurs d'arriver aux portes de l'exposition nationale est privilégié. On intègre même à la planification les futurs emplacements de stationnement pour les visiteurs automobilistes. Alors que 20'000 places sont prévues, l'occupation moyenne n'est que de 2'000 à 3'000 véhicules par jour⁸¹. Le décalage entre une planification autoroutière enthousiaste et la réalité du trafic routier en Suisse dans les années 1960 est flagrant.

Lorsque le tracé Genève-Lausanne est dévoilé, certaines villes lémaniques sur son passage s'en réjouissent. En 1958, un article du *Journal de Nyon* titré « Autostrade de la Côte-Nyon » dépeint « une autoroute du bonheur qui va simplifier la vie des gens »⁸². Le conseiller d'état genevois François Peyrot affirme en 1964 lors de l'inauguration du tronçon de l'A1 que tout Genève se passionne de découvrir quelle forme va prendre la voie urbaine express qui traversera la ville aux bénéfices de tous ses habitants⁸³. À Morges, la situation est plus contrastée. L'empressement des

79 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 80.

80 Haefeli, 39.

81 *Expo 64 : l'exposition nationale de 1964 à Lausanne*, Le « Ciné-journal suisse » raconte... vol. 1 (Lausanne: Cinémathèque suisse, 2004).

82 David Glaser, « On l'appelait l' "autostrade" », 10 octobre 2019.

83 « Inauguration de l'autoroute », *rts.ch*, 1964.

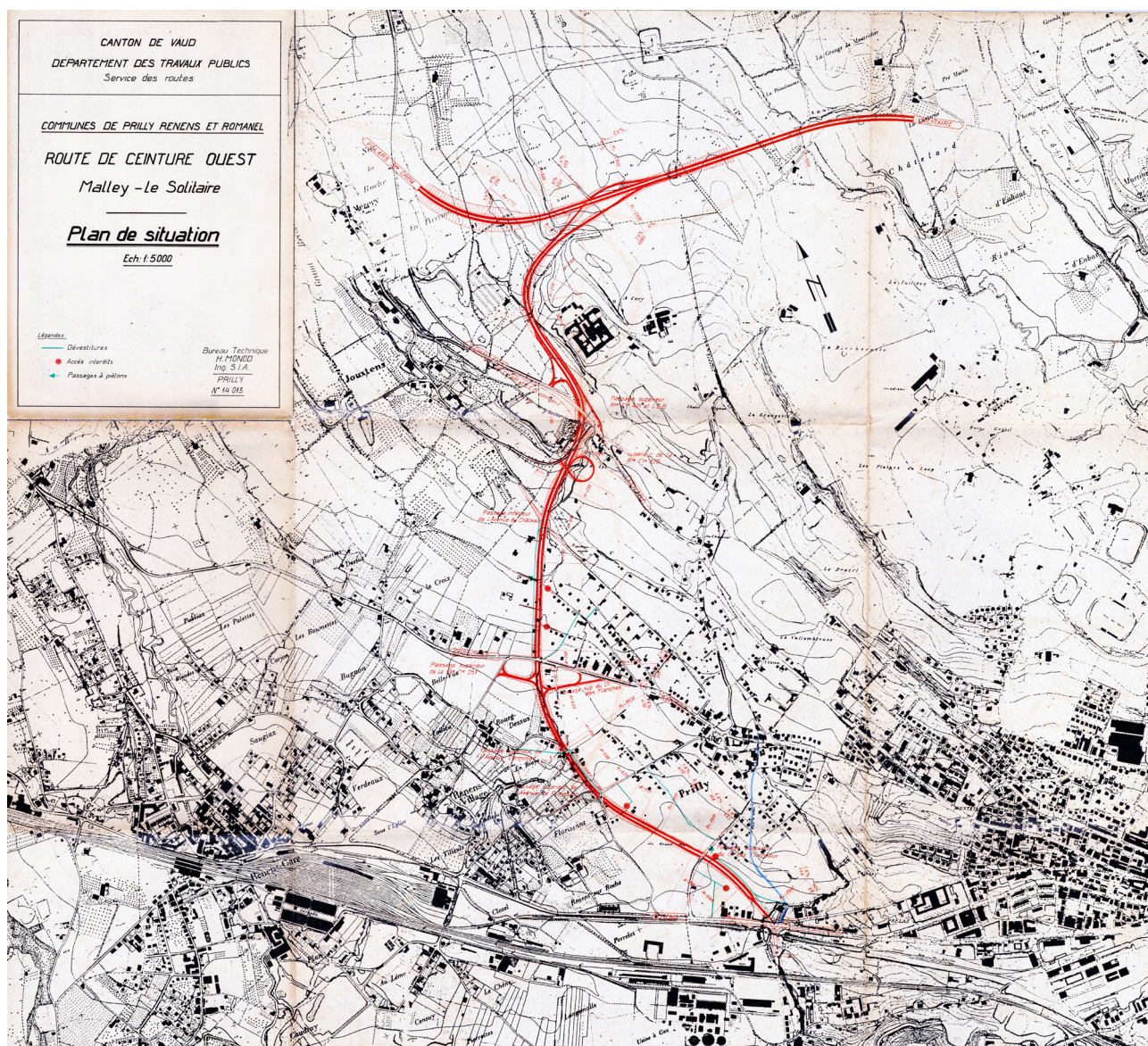


Figure 146 Plan du projet de la grande Ceinture Ouest entre Malley et Jouxten-Mézery, 1959

Le projet ne sera jamais réalisé. Il devait permettre l'accès autoroutier à Lausanne par l'ouest de la ville en passant par Malley et rejoindre les autoroutes A1 Lausanne-Morges et A9 Vennes-Vevey.

Source : Archives communales de Prilly

travaux et les contraintes financières aboutissent au passage de l'autoroute dans la ville. La municipalité a pourtant commandé en vain une alternative faisant passer l'autoroute dans un tunnel sous des terrains viticoles⁸⁴. Cependant, rien n'arrête le progrès : les oppositions au tracé sont perçues comme des manifestations mesquines d'intérêts particuliers qui mettent des bâtons dans les roues à un projet de modernisation qui rend service à la majorité⁸⁵. Si certains morgiens ne semblent à priori que peu contrariés⁸⁶, une forte opposition se constitue dès le milieu des années 1950. Pour les opposants au projet, l'autoroute est désastreuse de tous les points de vue :

84 Bruno Marchand et David Glaser, « Pique-nique interdit sur l'autoroute », 10 octobre 2019.

85 François Walter, *Les Suisses et l'environnement: une histoire du rapport à la nature du XVIII^e siècle à nos jours*, Collection Histoire (Carouge-Genève: Ed. Zoé, 1990), 248-49.

86 *Un tracé contestable*, rts.ch 1961.

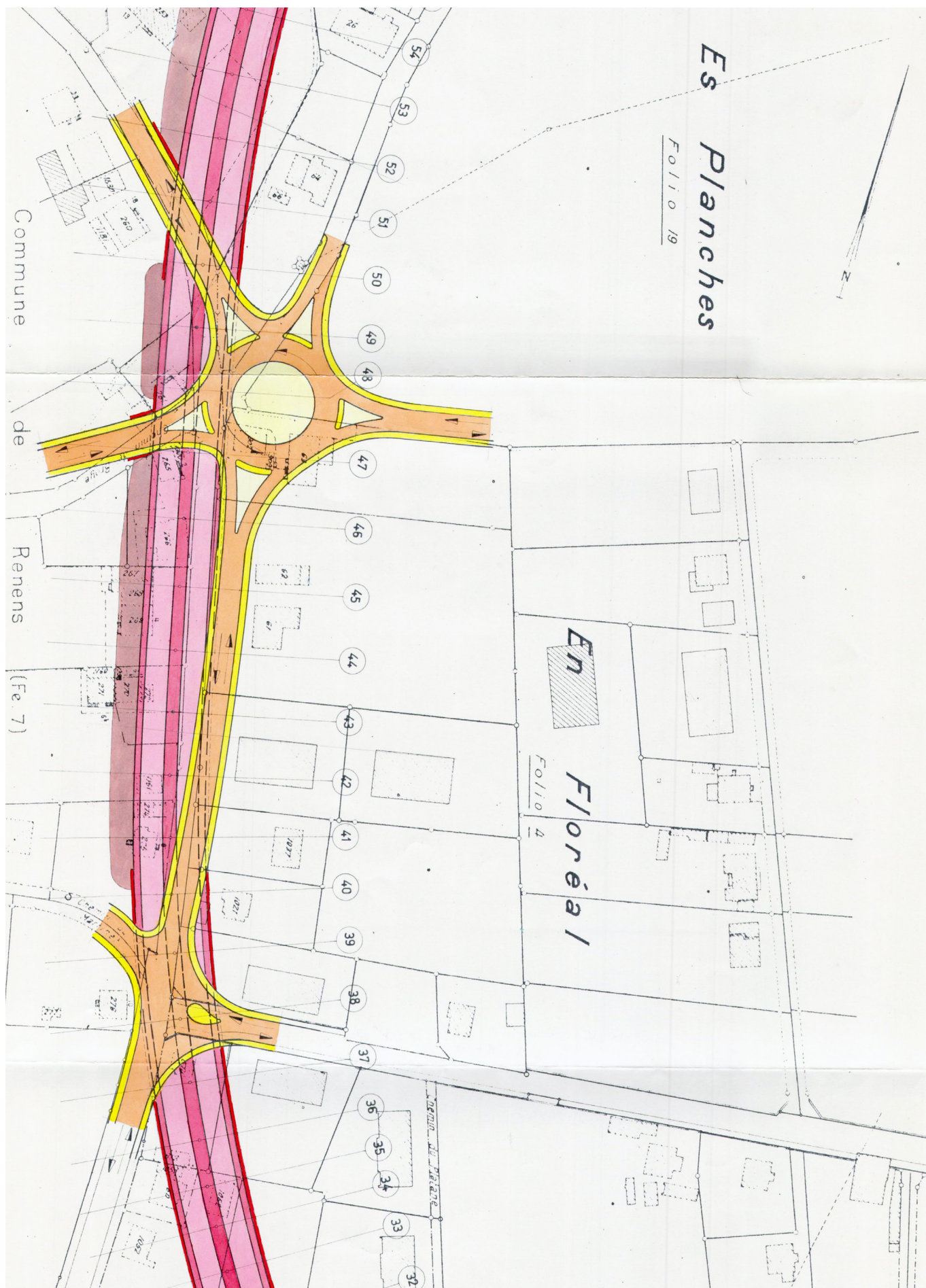


Figure 147

Extrait du plan du projet de la grande Ceinture Ouest, 1959

Le tracé se situe sur l'actuelle route de Florissant, qui marque aussi la frontière entre Prilly et Renens. Le projet autoroutier ne supprime pas la route existante mais s'y superpose et conduit à son élargissement et à l'ajout d'éléments pour fluidifier le trafic.

Source : Archives communales de Prilly

« L'auto-route à travers Morges est une opération déficitaire de A à Z pour notre ville. [...]

Au point de vue pratique : 135 000 m² de terrain communal perdu, 47 maisons à démolir ou abandonner, 100 appartements à évacuer, 6 industries et commerces à déplacer plus une école.

Au point de vue financier : l'expropriation coûtera 7 500 000 frs, la démolition 500 000 frs, la construction 3 000 000 frs, soit plus de 10 000 000 frs pour l'Etat. La commune devra participer pour des milliers de francs à la réfection des chemins actuels touchés par l'auto-route.

Au point de vue fiscal : diminution considérable de la matière communale imposable (perte des impôts fonciers, personnel, sur la fortune et le produit du travail).

Au point de vue social : une centaine de familles contraintes d'un coup de chercher de nouveaux logis, avec pour conséquence probable une hausse généralisée des loyers disponibles.

Au point de vue esthétique : des régions arborisées massacrées [...], des ouvrages énormes en béton [...] un bruit infernal et incessant.

Au point de vue commercial : actuellement, les autos passent entre des vitrines.

Avec l'auto-route, elles passeront entre des haies ou des maisons d'habitation. La proximité immédiate de l'auto-strade n'apportera rien à nos négociants [...] »⁸⁷.

Finalement, la période d'engouement pour les autoroutes urbaines est brève et peu de projets aboutissent. Alors qu'en France, le président Georges Pompidou déclare qu'il faut « une adaptation de la ville à l'automobile »⁸⁸, les municipaux des villes suisses sont peut-être moins francs. On réalise un peu tardivement mais avec clairvoyance que la soumission totale de la ville à l'automobile est synonyme de sa destruction. Les cas comme Morges représentent davantage l'exception que la règle. En outre, le manque de moyens financiers a aussi été un frein. Alors qu'on imaginait dans les années 1940 que le réseau autoroutier serait entièrement financé par la confédération, sa participation financière ne dépassera que rarement plus de 60% des dépenses. En conséquence, toutes sortes de projets infrastructurels, pas seulement routiers, ne voient pas le jour. Par exemple, dans les années 1960, les ambitions des villes de Berne et de Zürich de construction d'un « tramway souterrain », restent lettre morte faute de moyens financiers⁸⁹.

Cependant, l'adaptation des villes à l'automobile ne se réduit pas à l'extravagante autoroute urbaine. Il s'agit en premier lieu d'une myriade de petites transformations qui prises ensemble altèrent profondément la face des villes.

87 Pierre-André Bovard, Tract du le Comité contre l'autoroute à travers Morges, été 1955. Cité in Grégoire Gonin et Louis-Phillipe L'Hoste, *Une histoire de l'automobile, XIXe-XXIe siècles*, 2^e éd. (Gymnase de Burier et Gymnase de Morges, 2023), 71.

88 Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, 36.

89 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 39-40.



Figure 148 Photo aérienne de l'échangeur 2 Malley-St-Sulpice de l'autoroute A1, 1964
 Source : Comet Photo AG, (ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv, 1964), <https://doi.org/10.3932/>



Figure 149 Photo aérienne du chantier de l'exposition nationale à Lausanne, 1963
 Source : Comet Photo AG, (ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv, 1963), <https://doi.org/10.3932/>



Figure 150 Photo du centre de Prilly en direction du nord-ouest, vers 1960

Source : Archives communales de Prilly

Automobile et urbanisation

Quand la Charte d'Athènes reparaît en 1957 dans une nouvelle édition signée par Le Corbusier, elle connaît une très large audience. La doctrine forgée au cours de la première moitié du siècle se présente sous la forme d'une série de lois catégoriques :

« 59. [...] Donner à chacune des voies de circulation une destination précise qui sera de recevoir soit les piétons, soit les automobiles, soit les poids lourds ou les véhicules en transit ; donner ensuite à ces voies, selon le rôle auquel elles seront vouées, des dimensions et des caractères spéciaux ; nature du tablier, largeur de la chaussée, lieux et nature des croisements ou des raccords. [...]

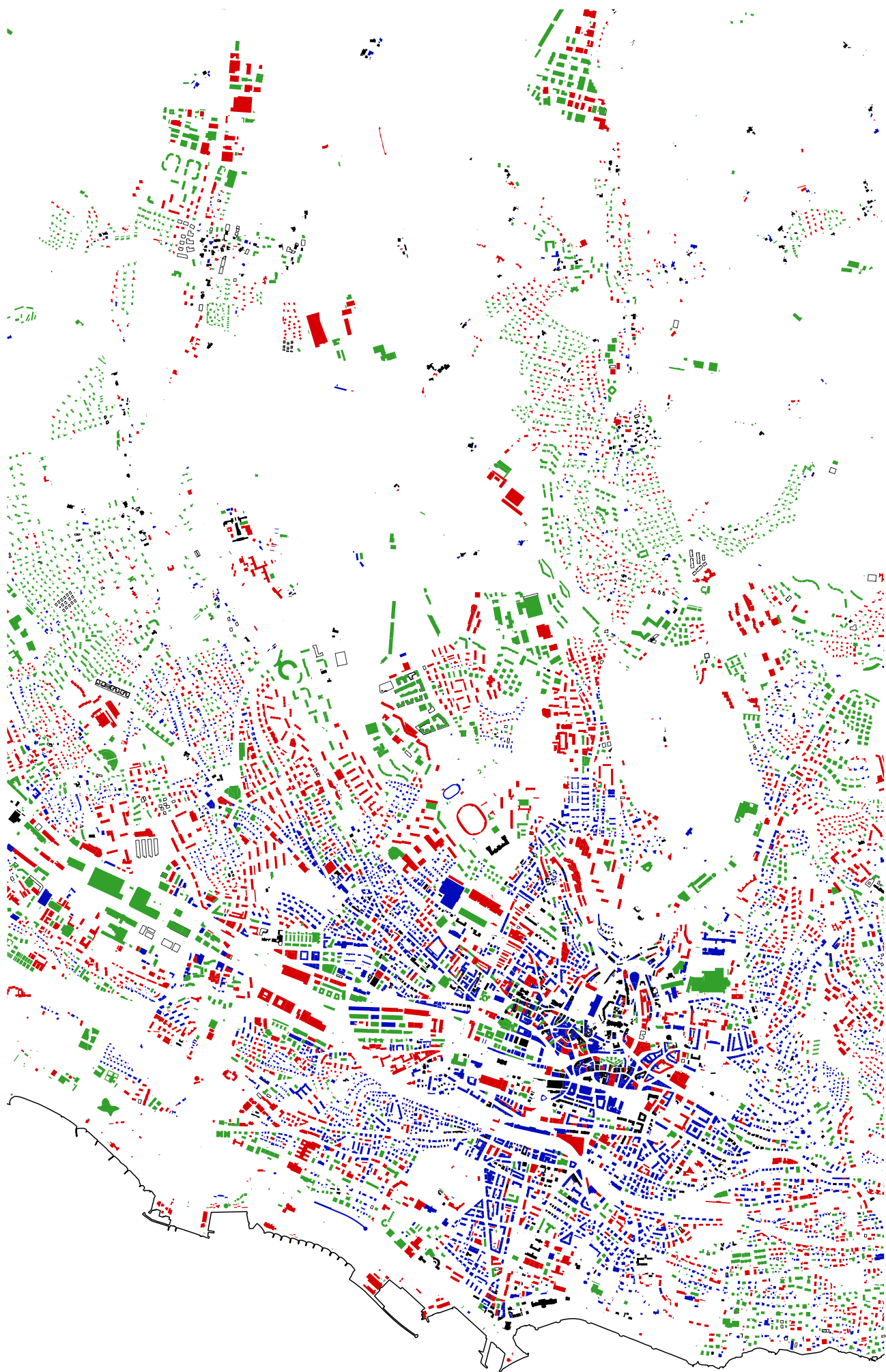
61. Les croisements à fort débit seront aménagés en circulation continue par changements de niveaux. [...]

64. Les zones de verdure doivent isoler, en principe, les lits de grande circulation. Les voies de transit [...] n'auront aucune raison d'approcher les constructions publiques ou privées. Il sera bon qu'elles soient bordées d'épais rideaux de verdure »⁹⁰.

Les prescriptions ne concernent évidemment pas seulement l'aménagement des voies mais l'ensemble de la ville et même du territoire. Si aucun de ces principes n'est vraiment nouveau, ils trouvent désormais une plus grande légitimité. Alors que l'Europe se reconstruit après la guerre, embrasser les préceptes modernistes semble être l'occasion de rompre avec un passé qu'on souhaite laisser derrière soi et sauter à pieds joints dans la modernité.

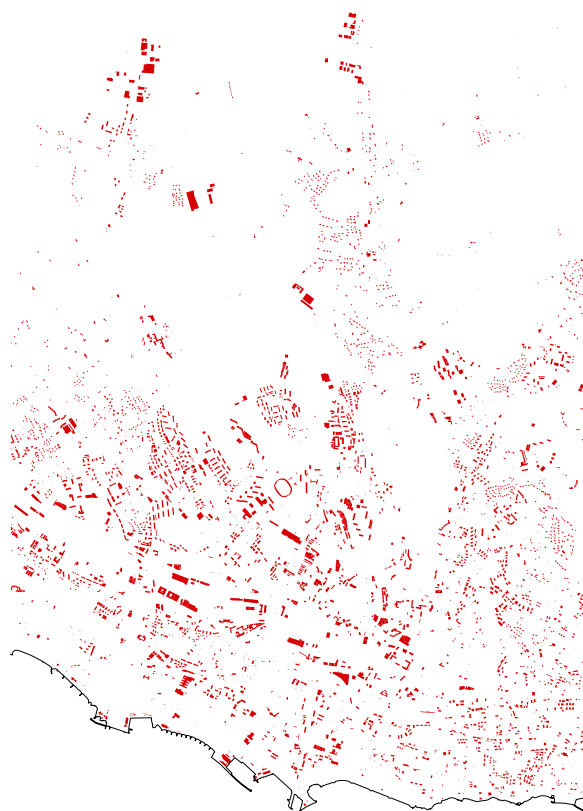
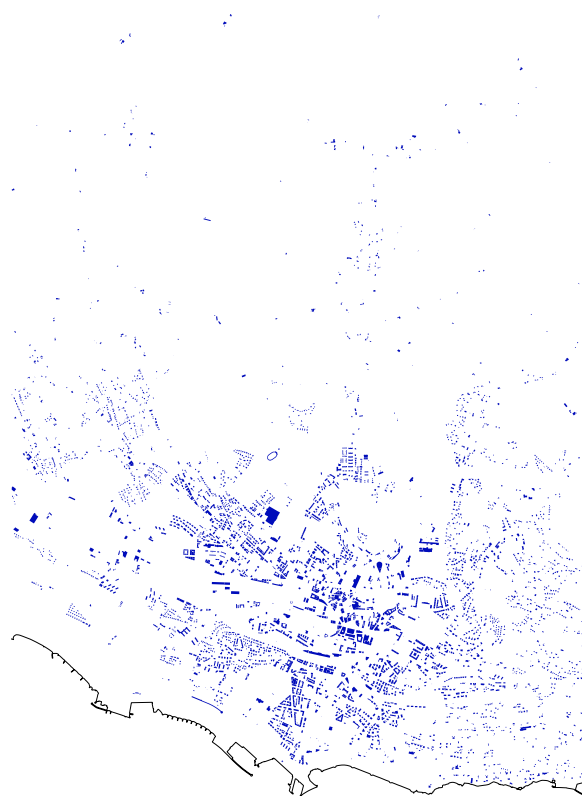
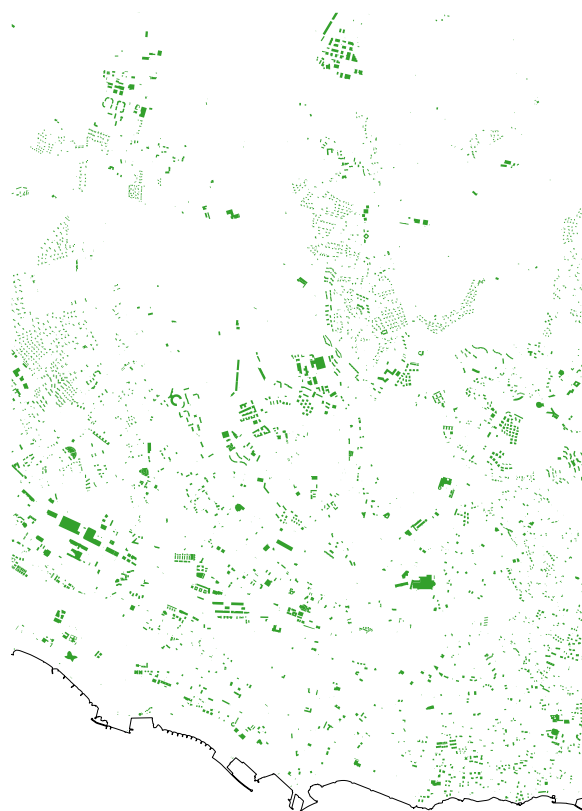
Si la Suisse ne connaît pas de destruction matérielle de la même ampleur que ses voisins européens, la croissance des trente glorieuses n'épargne pas pour autant le secteur de la construction. Dans l'environnement bâti de la région lausannoise d'aujourd'hui, 30.5% des bâtiments ont été construits entre 1950 et 1975 (Figure 151). À Prilly, sur la même période, le nombre de bâtiments double.

90 Le Corbusier, *La Charte d'Athènes* (Seuil, 1971), 82-86.



1 : 30'000

Figure 151 Plan de l'agglomération lausannoise : distinction des époques de construction en couleur, 2023

Avant 1900 (6.3%)**1900 – 1950 (28.9%)****1950 – 1975 (30.5%)****1975 – 2023 (34.2%)**

Les représentations ne correspondent pas à l'état des constructions durant chacune des périodes. Il s'agit d'une classification des bâtiments en 2023 en fonction de leur époque de construction. Les démolitions ne sont pas représentées. Le taux de bâtiments de chaque période par rapport au total actuel est donné entre parenthèse. N'est pris en compte que le nombre de bâtiments et pas leur importance en terme d'emprise au sol par exemple.

Le constat général est clair : deux tiers des bâtiments de l'agglomération lausannoise d'aujourd'hui n'existent que depuis la deuxième moitié du 20^e siècle.

Source : Cadastre cantonal vaudois de septembre 2023



Figure 152 Photo aérienne du quartier de Mont-Goulin en construction, vers 1959

Source : Archives communales de Prilly

La séparation fonctionnelle des espaces et les idées de cité-jardin sont en vogue pendant l'après-guerre dans l'Ouest lausannois⁹¹. Quelques quartiers prillérans en sont exemplaires. Le plus connu est le quartier résidentiel de Mont-Goulin, dont la planification débute en 1946 et la réalisation aboutit en 1964. Le projet est mis au concours au début des années 1950 et de nombreuses soumissions portent explicitement le nom de « cité-jardin ». Les logements sont destinés aux ménages suisses typiques de l'époque, c'est-à-dire un couple avec deux enfants issus de la classe moyenne. Le temps de latence entre les phases initiales et la réalisation, soit la décennie 1950, permet d'observer l'évolution de la place accordée à l'automobile au sein des quartiers d'habitation. Le projet *cité-jardin west-end* des architectes lucernois G. Helbert et J. Thomkins de 1951 anticipe une utilisation encore limitée de l'automobile par les habitants puisqu'il ne propose que 4 garages couverts par immeuble pour 20 appartements (Figure 153). La réalisation sur la base du projet des architectes B. Meylan et B. Manteuffel est plus généreuse puisque les garages occupent près de la moitié des rez-de-chaussée. Cependant, l'immeuble compte davantage de logements et finalement on compte moins d'un garage pour deux appartements. Chaque ménage peut toutefois garer son véhicule au pied de l'immeuble grâce à une voie de desserte élargie dont une moitié est dédiée au stationnement (Figure 154).

91 Bruno Marchand et Alexandre Aviolat, « Ensembles bâtis du XXe siècle – Etat des lieux et stratégie de valorisation », 2015.

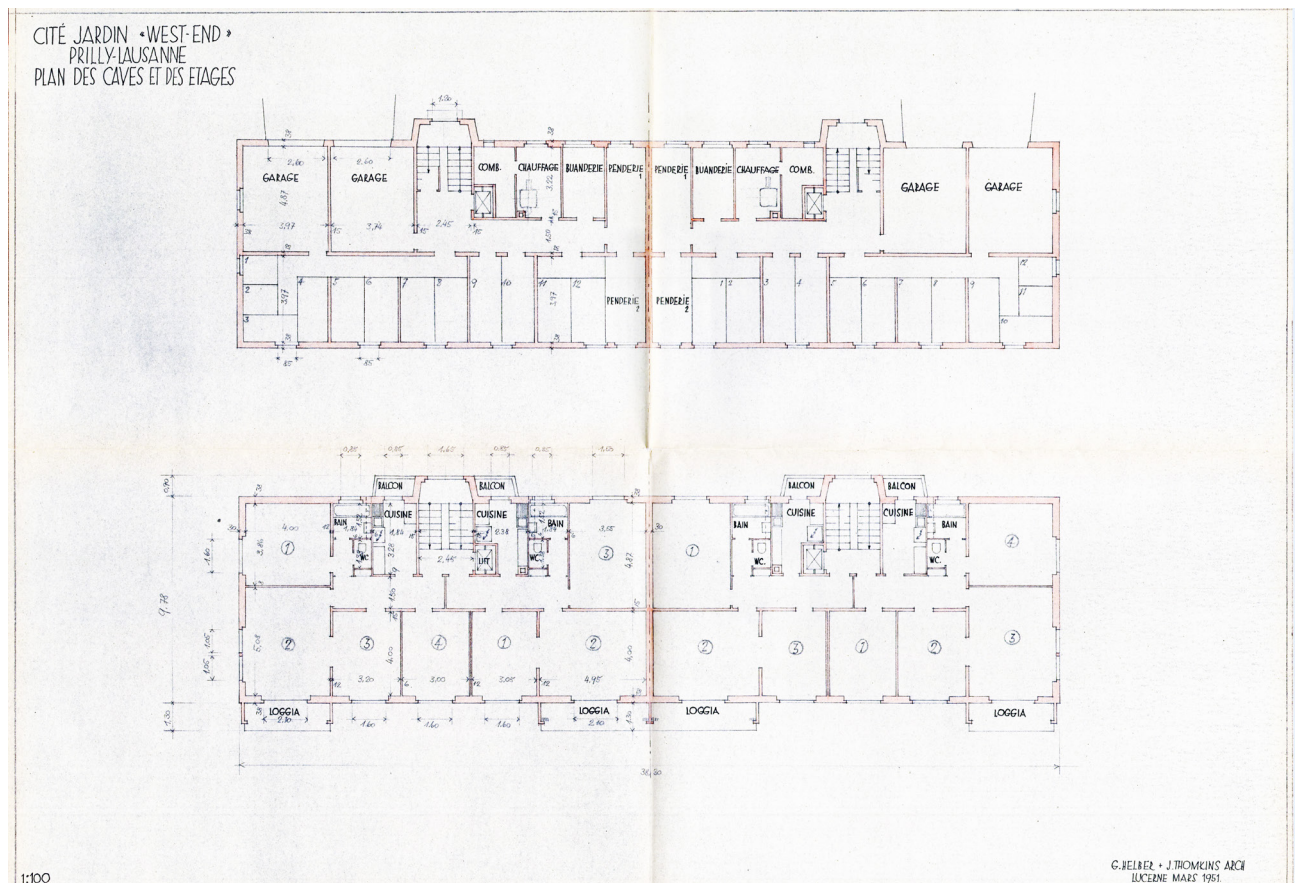


Figure 153 Plans d'un immeuble d'habitation du projet « cité jardin west-end » non retenu au concours pour le quartier de Mont-Goulin, 1951

Source : Archives communales de Prilly

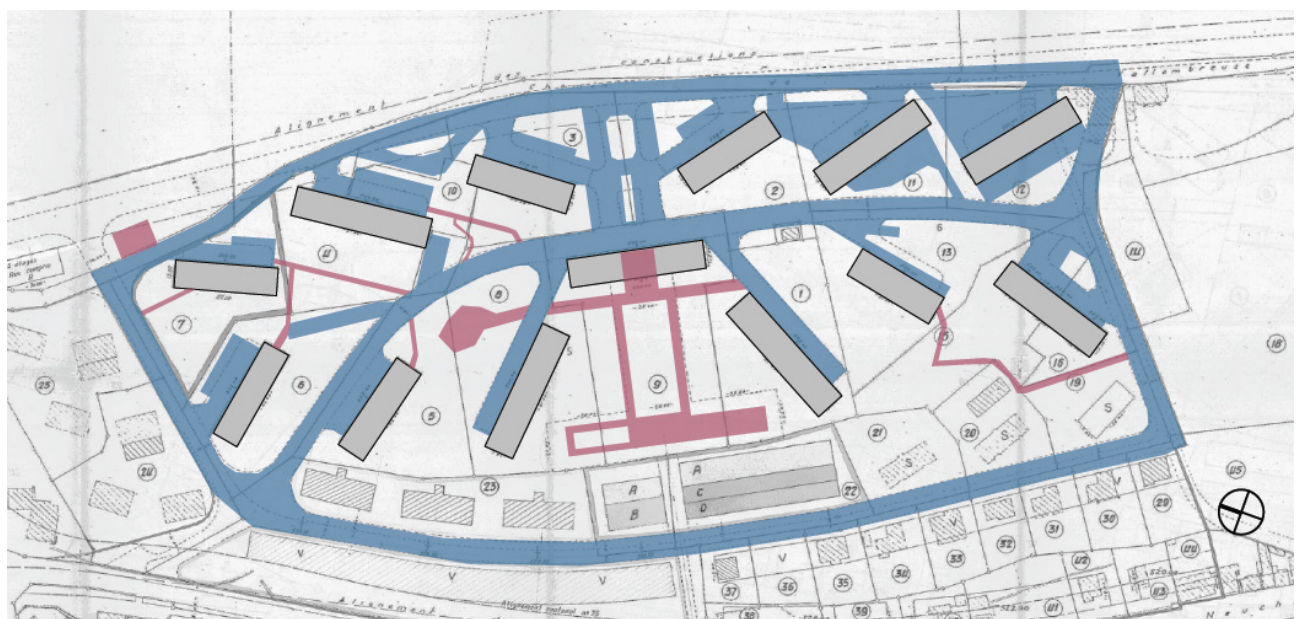


Figure 154 Plan des voies de desserte du quartier de Mont-Goulin après ses agrandissements, 1964

En bleu, ce sont les voies pour la circulation motorisée, en rose, les voies piétonnes.

Source : Bruno Marchand et Alexandre Aviolat, « Ensembles bâtis du XXe siècle – Etat des lieux et stratégie de valorisation », 2015, 38.



Figure 156 Photo du quartier de grand Pré à Prilly, vers 1970

Source : Archives communales de Prilly

Le quartier plus récent de grand Pré, réalisé entre 1964 et 1970, illustre en comparaison la prise d'importance de la circulation motorisée depuis les années 1950. Les espaces dédiés à l'automobile sont prédominants et leur empreinte au sol est pratiquement double de celle des bâtiments (Figure 155). L'accès à tous les espaces de stationnement n'est possible que par un allongement dispendieux des voies de desserte. Finalement, celle-ci servent davantage à accéder aux garages qu'aux logements. On devine alors que le passage par la place de stationnement est déjà bien intégré au rituel de départ et d'arrivée au chez-soi pour de nombreux résidents.

Hors des quartiers d'ensemble planifiés, l'aménagement de garages et de places de stationnement dans les nouvelles constructions prilléraines est quasi-systématique (Figure 158). Lorsque c'est possible, la voirie de transit est évacuée du centre des quartiers. Les habitations ne sont qu'accessibles par les voies de desserte, qui sont réduites à leur stricte fonction d'accès et ne présente aucune qualité spatiale ou paysagère particulière : « *Pratiquement, elles se composent de chaussées de faible largeur, dilatées par endroits pour créer des zones de stationnement, et organisées selon un tracé en antennes, courbées ou coudées, terminées généralement en impasses, dans un vocabulaire quasiment inchangé depuis Radburn à la fin des années vingt. [...] Tout se passe comme si cette voirie de desserte était un pis-aller technique chargé d'acheminer la circulation automobile là où, dans l'idéal urbanistique, elle ne devrait pas exister* »⁹². Toutes les fonctions que pouvaient autrefois accueillir la rue « de devant chez-soi » en sont évacuées. Les enfants y sont chassés et invités à jouer dans des places de jeux spécialement dédiées.

Ainsi, les rues peuvent devenir routes. Le profil transversal s'aplanit, le revêtement s'affermi, le trottoir se généralise. Avec l'augmentation de la vitesse des véhicules, l'éclairage public se montre insuffisant et doit être démultiplier. Nécessaire également à la circulation et à la sécurité automobile, la signalisation routière transforme l'espace public. La signalisation au sol est le tampon de prise de possession de la voirie par l'automobile. On peint d'abord des lignes médianes sur les routes, puis

92 Alonzo, *L'architecture de la voie*, 423.



Figure 157
Photo du quartier de la
Suettaz à Prilly, vers 1970

Source : Archives
 communales de Prilly

des flèches, des stries et des bandes blanches ou jaunes, dont la signification renvoie nécessairement aux règles d'usage de l'automobile, à l'exclusion de tout autre sens, esthétique par exemple. La signalisation verticale, sous forme de panneaux et feux tricolores, prolifère pour annoncer les dangers, les interdictions et les priorités diverses. Parfois le langage muet de la circulation motorisée prend du relief au sol sous la forme de refuges, d'îlots directionnels, de séparateurs, de ralentisseurs, de passages superposés ou voire de giratoires.

Il faut encore considérer le stationnement, qui s'installe volontiers directement sur la voie publique lorsqu'aucune autre place ne lui est faite ailleurs et transforme profondément l'apparence des villes. Il réduit d'une part la capacité de circulation sur la voirie et d'autre part il accroît l'impression d'accaparement de l'espace public par les automobilistes. Dans les voies étroites, les files de stationnement obligent à adopter un sens unique de circulation, inconnu de la circulation jusqu'ici. L'instauration du stationnement payant s'accompagne de la mise en place sur les trottoirs de parcmètres et autres horodateurs désormais partie intégrante du mobilier urbain. Le dispositif est souvent complété par d'autres éléments destinés à éviter le stationnement « sauvage » : bordures, barres, grilles, plots. Un marquage au sol rappelle parfois à l'automobiliste l'espace qui lui est accordé : longueur et largeur à ne pas dépasser, nature de l'autorisation de stationnement, pour livraisons, pour handicapés. Enfin et surtout, le stationnement implante des files de voitures disparates qui font désormais partie du paysage urbain et contraste fortement avec les bâtiments⁹³.

93 Dupuy, 66-67.



Figure 158 Photo des immeubles à l'avenue de Floréal 13 et 15 et de leur voie de desserte, Prilly, 2023
Source : photos de l'auteur.



Figure 159 Photo aérienne du quartier de grand Pré et des immeubles sis avenue de Floréal à Prilly, 2005
Source : L'Europe vue du ciel Sàrl, 2005.



Figure 160 Photo aérienne de la partie nord-est de Prilly, 2005

Source : L'Europe vue du ciel Sàrl, 2005.



Figure 161
Photo de piétons traversant la route
du Chasseur à Prilly sous le contrôle
d'agents de la circulation, vers 1960

Les piétons n'ont la priorité sur les passages piéton au niveau fédéral que depuis 1973.

Source : Archives communales de Prilly



Figure 162 **Photo du la route de Cossonay au centre de Prilly, vers 1950**

Source : Archives communales de Prilly



Figure 164 Photo de l'avenue Floréal à Prilly, vers 1965
Source : Archives communales de Prilly



Figure 163 Photo du carrefour entre les routes du Chasseur et de Neuchâtel et du LEB à Prilly, vers 1960
Source : Archives communales de Prilly

Infrastructures de confort

La liste des transformations de l'espace urbain pour l'automobile pourrait se poursuivre en évoquant les panneaux publicitaires ou l'architecture signalétique, parfois presque aussi expressive dans l'Ouest lausannois qu'à Las Vegas (Figure 165)⁹⁴. Mais il faut surtout considérer l'infrastructure cachée qui alimente l'euphorie économique des trente glorieuses et l'expansion du système automobilité.

La consommation énergétique explose durant les décennies d'après-guerre (Figure 166). La dépendance énergétique de la Suisse mise en lumière durant les conflits mondiaux de la première moitié du 20^e siècle alertent les autorités qui cherchent à gagner en autonomie. Des recherches sismiques de pétrole sont entreprises dans le canton de Vaud en 1952 mais s'avèrent infructueuses⁹⁵. Les résultats sont similaires ailleurs en Suisse et le pays mise donc sur ses ressources sûres : les alpes et l'ingénierie. Ainsi, 82 barrages sont construits en Suisse entre 1953 et 1971 et la première centrale nucléaire de Beznau est opérationnelle en 1969, suivies de quatre autres en l'espace de 15 ans⁹⁶.

En dépit des tentatives de réduire la dépendance aux énergies fossiles, celles-ci restent le moteur de la croissance des trente glorieuses. Le prix du pétrole est en dessous de l'évolution générale des prix à un niveau exceptionnellement bas. La dépendance au pétrole est déjà ancrée dans les habitudes : véhicules motorisés, chauffage à mazout, production en masse d'objets du quotidien en plastique et sans mentionner tous les biens et services qui dépendent indirectement des énergies fossiles. À juste titre, le pétrole est défini comme l'énergie clé de la société de consommation. Le concept de « syndrome des années 1950 » caractérise une croissance économique et matérielle rendue possible grâce à des énergies fossiles si peu chères qu'elles sont même gaspillées. Le terme « syndrome » évoque la dimension pathologique de la société d'après-guerre vis-à-vis de la consommation et de la dépendance aux énergies fossiles et de ses répercussions destructrices sur l'environnement⁹⁷.

Cependant, l'infrastructure qui permet la croissance exponentielle de la consommation énergétique est souvent invisibilisée : les chaînes logistiques de pétrole et de gaz sont loin de la vue du consommateur pour qui le pétrole jaillit comme par magie de la pompe à essence. Toute une série de boutons et d'interrupteurs semblent amener sans effort l'énergie dans les habitations. Le réseau tentaculaire de conduites en tout genre rendant possible le confort domestique moderne est enfoui sous terre jusque dans les bâtiments où il est ensuite dissimulé dans les planchers, les murs et les gaines techniques. Métaphoriquement, l'interrupteur n'est que la pointe de l'iceberg énergétique.

Alors que le réseau viaire est souvent apparenté au réseau sanguin de la ville, Ildenfon Cerdà applique également l'analogie physiologique aux réseaux souterrains : « *Si nous imaginons une coupe transversale ou longitudinale sur le plan de la rue, jusqu'à une profondeur indéfinie, nous surprendrons un grand nombre d'ouvrages d'art, de voûtes, de tuyaux grands et petits par lesquels coulent en plus ou moins*

94 Est fait allusion à l'architecture signalétique présentée par Robert Venturi, Denise Scott Brown, et Steven Izenour, *Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form*, 17th print (Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2000).

95 Fischer-Rossetti, *Si l'après-guerre nous était conté*, 64.

96 Walter, *Histoire de la Suisse, Certitudes et incertitudes du temps présent (de 1930 à nos jours)*, 5 : 133-34.

97 C'est l'une des thèses de l'ouvrage de Christian Pfister, *Das 1950er Syndrom: der Weg in die Konsumgesellschaft* (Haupt, 1996).

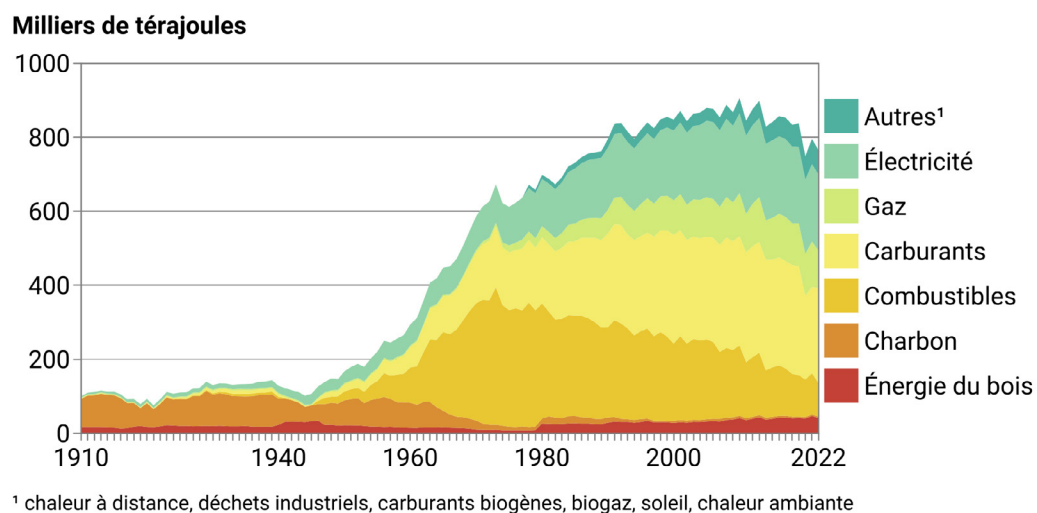


Figure 166 **Graphique de l'évolution de la consommation énergétique en Suisse, 1910-2022**

Source : OFS, 2023. <https://www.bfs.admin.ch/asset/fr/27965540> (10.01.2024).



Figure 165 **Photo de la station-service de l'Arc-en-ciel à Bussigny, 1953**

Source : Christoph Popp

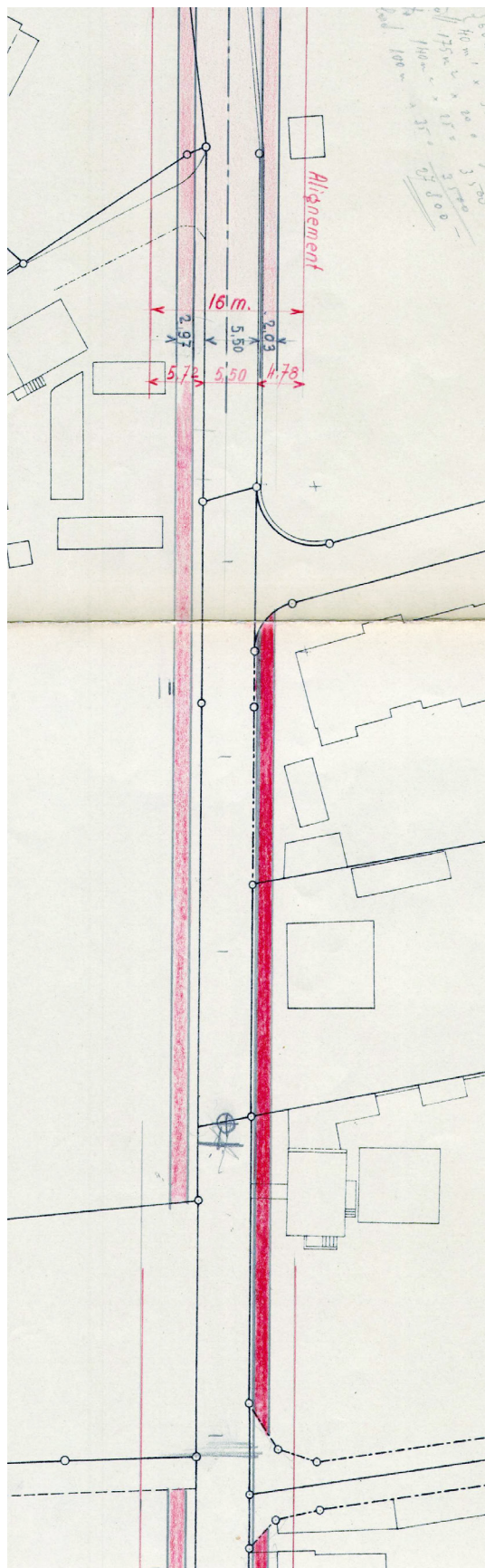


Figure 167
Plan d'élargissement de l'avenue de Floréal à Prilly, 1959

À ce stade, l'avenue est encore privée mais est empruntée par un trafic public. Son piteux état nuit tant aux riverains qu'aux automobilistes qui la traversent. Avant son passage en domaine public au début des années 1960, l'avenue n'est pas encore entièrement asphaltée.

Source : Archives communales de Prilly

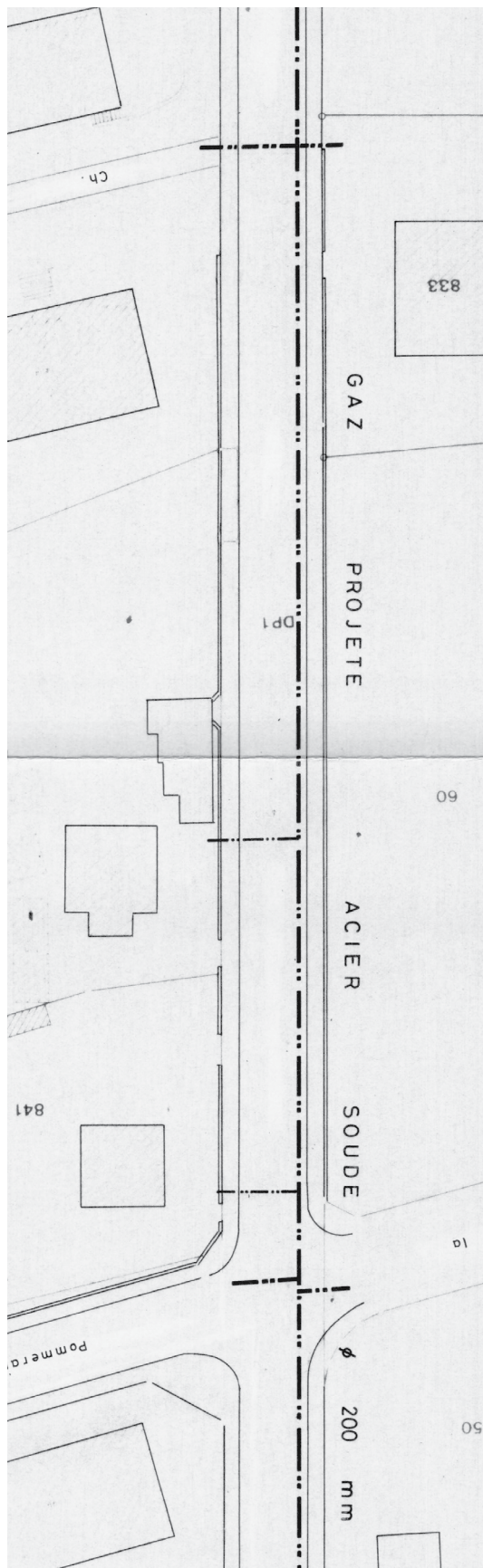


Figure 168
Plan de la pose d'une canalisation sous l'avenue de Floréal à Prilly, 1982

La construction des nombreux immeubles le long de l'avenue dès 1960 nécessite l'élargissement des conduites souterraines. Alors que le revêtement n'a été posé il y a quelques années seulement, il est déjà partiellement détruit pour l'installation des réseaux souterrains.

Source : Archives communales de Prilly

grande abondance des fluides de diverses natures. On dirait à première vue que ces différents appareils forment le système veineux d'un être mystérieux aux dimensions colossales »⁹⁸. La coupe de la rue idéale de Pierre Patte nous rappelle que, déjà au 18^e siècle, la voie routière n'est plus seulement considérée comme une infrastructure support du trafic routier mais un système multifonctionnel de gestion de flux divers.

Cependant, alors qu'à l'époque de Piranesi on peut encore s'émerveiller devant la beauté colossale du système d'égout⁹⁹, les réseaux souterrains sont totalement dévalorisés à l'heure de la consommation de masse. Ils sont un acquis dont la mise en œuvre technique est d'une banalité déconcertante. À Prilly, lorsque la pose d'une conduite de gaz de dimensions industrielles est requise sous l'avenue de Floréal, les dessins d'exécution se contentent d'un degré de détail schématique (Figure 168). Il est désormais si courant que chaque route soit rattachée aux différents réseaux souterrains et la mise en œuvre est si répétitive d'une route à une autre qu'on peut faire l'économie de plans détaillés. Avec la multiplication des réseaux souterrains – eau, gaz, électricité, télécommunication et chauffage à distance – et leur nécessité primordiale, on peut se demander si la fonction souterraine de la voie n'est pas devenue plus importante que sa fonction traditionnelle en surface.

En résumé, l'espace urbain et routier se transforme radicalement durant les décennies d'après-guerre pour accorder une place favorable à l'automobile et pour rendre possible l'*American way of life*. Bizarrement, les Suisses sont fiers de figurer en tête des consommateurs de béton par habitant¹⁰⁰. Des quantités incommensurables d'asphalte, de ciment, de béton et de goudron sont utilisées pour l'expansion du système automobile. Si une grande partie de ces ressources sont employées à l'adaptation de la ville à l'automobile, cette dernière ne s'arrête pas là et, comme le train un siècle auparavant, devient moteur d'urbanisation.

Automobilité et territoire

Le développement du réseau ferroviaire a déjà démontré le lien inextricable entre les transports et l'urbanisation. Dès la seconde moitié du 19^e siècle, les villes s'étendent le long des voies ferrées. L'automobile amène le phénomène au niveau supérieur. Le dense maillage viaire existant devient vecteur d'urbanisation, le long duquel se produit un étalement urbain considérable durant les décennies d'après-guerre. Entre 1952 et 1972, la surface bâtie en Suisse double¹⁰¹.

Une fois encore, le phénomène ne débute pas avec l'automobile et ne lui est pas entièrement imputable. Des tendances à long terme jouent un rôle important : un idéal hygiéniste de vie à la campagne promu dès la fin du 19^e siècle, la diminution de la taille des foyers et l'augmentation de leur nombre¹⁰², la croissance démographique ou encore la ségrégation fonctionnelle du territoire comme corollaire de l'industrialisation.

98 Ildefonso Cerdá, *La Théorie générale de l'urbanisation*, Seuil édition (Paris: SEUIL, 1979), 118-19 ; cité in Alonzo, *L'architecture de la voie*, 278.

99 Alonzo, *L'architecture de la voie*, 80-86.

100 François Walter et Marco Zanoli, *Atlas historique de la Suisse: l'histoire suisse en cartes*, 3e édition augmentée (Neuchâtel: Éditions Livreo-Alphil, 2022), 185.

101 Walter, *Histoire de la Suisse, Certitudes et incertitudes du temps présent (de 1930 à nos jours)*, 5 : 129.

102 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 48-49.

Toutefois, le phénomène atteint une ampleur sans précédent avec la motorisation de masse. Les limites entre villes et campagnes s'effacent au profit de nappes urbaines déstructurées. Se réalise ce que craignait Max Frisch en 1955¹⁰³ : un ordre spatial sans âme, des villages semi-urbains et des villes à moitié villages. La cité bien individualisée au sens classique n'existe plus et est remplacée par un territoire urbanisé que le vocabulaire traditionnel de l'urbaniste est incapable de décrire. André Corboz parle d'« hyperville »¹⁰⁴ pour rendre compte de cette dispersion des formes urbaines, sans hiérarchie ou ordre spatial apparent. Tout est centre, tout est périphérie¹⁰⁵.

Décrite comme une « fausse ville, qui n'a pas de centre et n'a pas pris l'aspect typique d'une ville comme Morges »¹⁰⁶, la ville de Prilly et son développement sont symptomatiques des tendances urbaines de l'après-guerre. À vrai dire, dès ses origines, Prilly est une commune satellitaire puisqu'elle est l'agglomération de plusieurs hameaux. Son développement a toujours suivi les voies de communication : les routes de Cossonay et de Neuchâtel à ses débuts, les chemins de fer de la fin du 19^e siècle à la moitié du 20^e siècle et à nouveau la route dès les années 1950 à aujourd'hui. Cependant, l'urbanisation de cette dernière période est plus prégnante : d'une part à cause de la proximité temporelle et d'autre part à cause de l'intensité de l'urbanisation de cette époque, de laquelle sont attribuables 66.8% des constructions de la commune en 2023.

L'urbanisation des communes périphériques et rurales ne peut cependant pas être observée indépendamment des centres. La formation de la ville-territoire et la spécialisation fonctionnelle de l'espace transforme la relation centre-périphérie en un réseau d'interdépendance territoriale de zones spécialisées. L'automobilité brise les limites établies jusqu'ici : alors qu'on estimait un trajet domicile-travail d'une longueur maximale de 3 kilomètres à pied et de 10 kilomètres à vélo¹⁰⁷, l'automobile supprime les contraintes de distance par des questions d'accessibilité. Habiter proche d'une autoroute rend possible un déplacement domicile-travail de 50 kilomètres en une demi-heure. Spécialisation fonctionnelle de l'espace et augmentation de la vitesse de déplacement s'alimentent mutuellement.

Alors qu'elle pourrait permettre un gain de temps, une plus grande vitesse de déplacement se traduit le plus souvent par un trajet de même durée mais donc de distance supérieure. Il en résulte un éclatement du territoire. La séparation fonctionnelle canonique, habitat, travail, loisirs et mobilité, initiée par les chemins de fer et promue dans la charte d'Athènes peut être parachevée. Le caractère majoritairement résidentiel de Prilly se renforce durant l'après-guerre où presque toutes les constructions sont des logements. La commune incarne parfaitement la ville résidentielle satellitaire issue du modèle fonctionnaliste. Certaines industries et entreprises quittent les centres urbains pour les zones industrielles. Certaines régions de campagne et de montagne deviennent les centres de loisirs pour les urbains. L'automobilité accentue la spécialisation fonctionnelle de chaque morceau du territoire suisse.

103 Burckhardt, Frisch, et Kutter, *Achtung*.

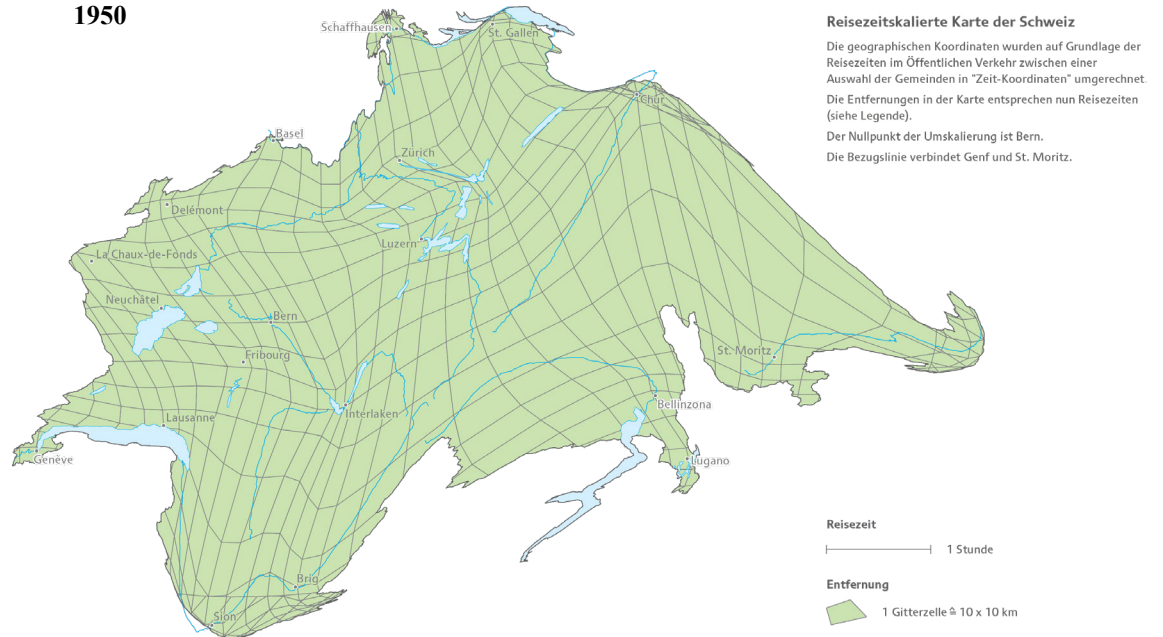
104 André Corboz, « Die Schweiz als Hyperstadt = La Suisse comme hyperville », *Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage* 42, n° 2 (2003) : 4.

105 Walter, *Histoire de la Suisse, Certitudes et incertitudes du temps présent (de 1930 à nos jours)*, 5:120-22.

106 Jean-Petit-Matile, *Prilly entre deux siècles*, 9.

107 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 219.

1950



1980

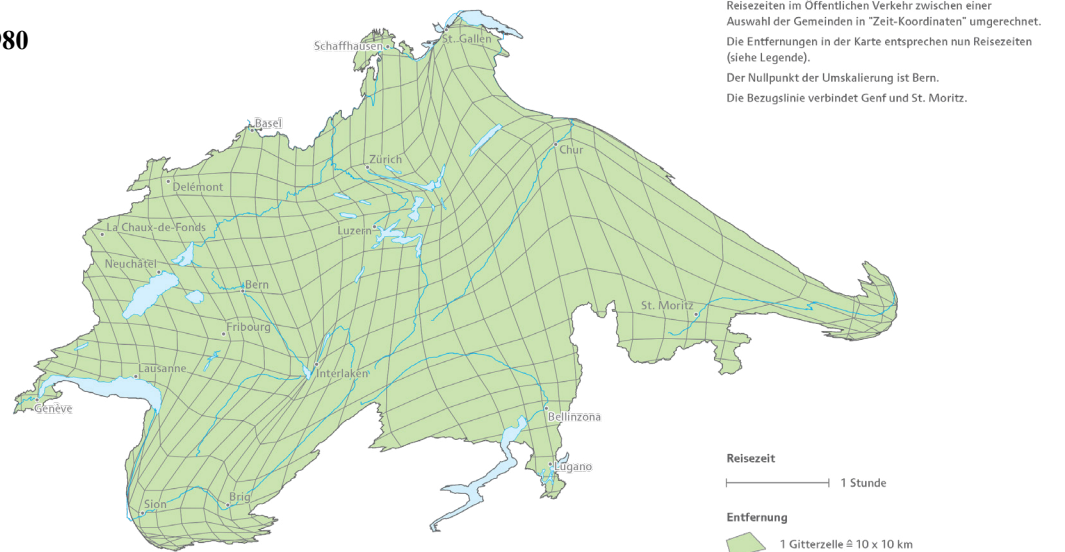


Figure 169

Diagrammes du territoire spatio-temporel suisse, 1950-1980

La surface de chaque quadrilatère du territoire dépend de la vitesse à laquelle il peut être traversé. Entre 1950 et 1980, en partie du fait du développement routier, le territoire spatio-temporel suisse s'est rétréci.

Source : ETH – IVT – VPL – Schweizer Verkehrs atlas, <https://archiv.ivt.ethz.ch/vpl/publications/atlas/> (consulté le 14.01.2024).

Toutefois, l'étalement urbain n'est pas nécessairement perçu négativement. Dès le début du 20^e siècle, différents modèles spatio-économiques reconnaissent dans la dissémination des villages et hameaux dans le territoire un moyen d'exploiter rationnellement et de manière optimale les ressources naturelles, ce qui en fait un phénomène désirable. Ensuite avec le développement des véhicules motorisés, se dessine la possibilité de réactiver un réseau viaire séculaire mis de côté depuis l'avènement des chemins de fer. Dans les années 1950 en Suisse, le trafic routier est perçu comme vitalisant. Le conseiller fédéral Philippe Etter proclame en 1958 à l'occasion des votations fédérales pour la construction des autoroutes : « *Car nos autoroutes et nos routes nationales ne resteront pas sans routes de raccordement, qui se ramifieront partout dans le pays et permettront au dernier village de participer aux bienfaits du trafic* »¹⁰⁸. Pour un catholique conservateur comme Philippe Etter, la construction d'autoroutes est également un devoir éthique pour remédier au nombre croissant de morts sur la route. Il n'hésite pas à classer le développement de l'infrastructure routière au sein la « tradition humanitaire de la Suisse »¹⁰⁹.

Par ailleurs, l'automobile est par essence anti-urbaine. Dès ses débuts, elle est presque uniquement conduite par des urbains et sert justement à échapper aux villes pour renouer avec la campagne et la nature¹¹⁰. Ceci apparaît clairement dans les publicités automobiles où sont privilégiées les grands espaces naturels au détriment des zones urbaines. C'est donc sans surprise hors des villes traditionnelles que l'automobilité se propage et se manifeste dans toute son ampleur. Cependant, la ville suit l'automobile, ou dit autrement, « le mitage va aussi loin que la route peut aller »¹¹¹.

Bien que la réalité de la ville-territoire ne rende plus compte de la distinction binaire ville-campagne, cette opposition reste ancrée dans l'imaginaire des automobilistes et de planificateurs du territoire suisse, si tant est qu'on puisse les nommer ainsi. En effet, la première loi fédérale sur l'aménagement du territoire rentre en vigueur en 1980 et jusqu'à cette date, il n'existe pas de politique fédérale autonome d'aménagement du territoire. Comme pour la politique de transport, elle est subordonnée aux décisions politiques relatives à des domaines plus généraux : économie, défense ou tourisme par exemple.

Ceci ne signifie pas qu'il n'existe pas de politiques régionales, ni d'idéologie guidant le développement territorial avant l'introduction de la LAT en 1980. On constate dès le début du 20^e siècle des doctrines qui font la promotion d'une Suisse rurale¹¹². Le principe d'autosuffisance alimentaire, instauré dans les années 1940, perdure après la guerre et contribue à faire de l'agriculture un secteur privilégié de l'économie. Au sortir de la seconde guerre mondiale, les milieux agricoles ont un poids politique significatif en proportion à leur représentation dans la population suisse. Ainsi, lorsque les effets du boom immobilier deviennent sensibles durant les années 1960, on souhaite recourir à des mesures défensives face à l'urbanisation. La délimitation des zones agricoles incarne l'instrument de prédilection d'autorités enfermées dans les catégories idéologiques anti-urbaines. On interprète le territoire

108 Cité et traduit d'après Buomberger, « Traumreisen und Alpträume, Wie Auto und Strassenbau in den 50er Jahren zu einer Selbstverständlichkeit wurden », 42.

109 Buomberger, 42.

110 Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, 127.

111 Buomberger, « Traumreisen und Alpträume, Wie Auto und Strassenbau in den 50er Jahren zu einer Selbstverständlichkeit wurden », 53.

112 Joëlle Salomon Cavin, « Le Village suisse comme modèle d'urbanisme », *Urbaphobie ou, La détestation de la ville aux XIXe-XXe siècles*, 2009, 273-84.



Figure 170

Affiche pour la votation suisse sur l'aménagement du territoire du 2 juillet 1967

« Étatisation du sol : la fausse voie. Initiative socialiste du sol : non ! »

Source : Museum für Gestaltung Zürich, <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/007844/2011-05-19/> (consulté le 14.01.2024)

comme une tension entre terres agricoles et terres à bâtir, ces deux utilisations étant toujours perçues comme contradictoires et rivales. L'aménagement du territoire est donc d'abord anti-urbain, voire a-urbain, car le mot « ville » est carrément absent de la version de la LAT de 1979¹¹³. De plus, on comprend que les doctrines ruralisantes et le besoin du grand air de l'automobile font bon ménage.

Durant les décennies d'après-guerre, la planification territoriale est en outre associée au collectivisme de l'économie soviétique (Figure 170). Alors qu'on souhaite au contraire se défaire des restrictions du temps de guerre, une organisation libérale du territoire est privilégiée. Ce ne sera qu'à partir des années 1970 qu'un cadre réglementaire plus contraignant est progressivement introduit au niveau fédéral. Entre-temps, l'urbanisation a eu le temps de se propager partout où l'automobile a pu l'emmenner. Le phénomène d'étalement urbain durant les trente glorieuses ne peut pas être attribuée exclusivement à la motorisation de masse, mais il n'aurait guère été possible dans une telle mesure sans elle¹¹⁴.

2.4 Modes de vie automobiles

L'expansion accélérée de l'automobilité pendant les trente glorieuses n'aurait pas été possible sans son enracinement dans la culture populaire et les habitudes. En parallèle du développement de phénomènes généraux comme la spécialisation fonctionnelle du territoire, le renforcement de la société de consommation et la démocratisation des véhicules motorisés, se façonnent tout une culture et des modes de vie autour de l'automobile. En l'espace de quelques décennies, l'*American way of life* passe d'un idéal à une réalité pour de nombreux ménages suisses.

L'automobile est décrite comme le « produit clé de la société de consommation »¹¹⁵. La baisse de son coût est une condition *sine qua non* pour en faire un moyen de transport de masse. Son prix, corrigé de la hausse de qualité, chute de 60% en moyenne entre 1947 et 1970. Sur la même période, son prix au kilomètre est inférieur à celui des transports publics. L'automobile entraîne cependant une hausse des dépenses des ménages relatives à la mobilité : de 2% des dépenses totales en 1920, celles-ci grimpent à 4% en 1960 et atteignent 9% en 1973, seulement deux points de moins qu'aujourd'hui¹¹⁶. La hausse significative entre 1960 et 1970 peut en partie s'expliquer par la motorisation de nombreux ménages pendant la décennie. Alors que certains parviennent enfin à acheter leur premier véhicule, d'autres en acquièrent déjà un deuxième, voire un troisième. Afin de maintenir la cadence des ventes, le renouvellement du parc automobile est nécessaire. Les vendeurs acceptent couramment de reprendre l'ancien véhicule de l'acheteur pour encourager l'achat. Il en résulte une explosion de l'offre sur le marché d'occasion qui tire les prix vers le bas. Ou, de manière plus indésirable, l'envoi croissant de véhicules dans les « cimetières d'autos »¹¹⁷.

113 Walter, *Histoire de la Suisse, Certitudes et incertitudes du temps présent (de 1930 à nos jours)*, 5 : 133-34.

114 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 100-103.

115 Pfister, *Das 1950er Syndrom*, 67.

116 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 50-56.

117 « Le cimetière d'autos », *rts.ch*, 30 septembre 1964.



Figure 171 Photo d'un picnic familial devant l'automobile, 1965

Source : Max Roth, *Picknick*, 1965.

Grâce à l'automobile, le choix du lieu de résidence n'est plus contraint par la portée restreinte de la marche, du vélo ou de la desserte en transports publics. La distance jusqu'au lieu de travail n'est donc plus le facteur primordial. Une publicité de l'entreprise générale de construction zurichoise Mobag AG donne un aperçu des critères de sélection du lieu de vie en 1962 :

« L'habitat est essentiel, c'est se sentir en sécurité, se reposer et être proche de sa famille. Mais combien d'heures de bon temps sacrifiez-vous pour vous rendre au travail et en revenir ? Quelle est la longueur – en temps et non en kilomètres – de votre trajet pour aller travailler ? Combien de moments de plaisir du petit-déjeuner vous enlève-t-il ? Et le soir, combien de moments passés avec votre femme et vos enfants ? Et comment vivez-vous le trajet domicile-travail ? Comme une traversée de la ville dans les gaz d'échappement des bouchons ? Comme une secousse exténuante dans des trams bondés ? Comme un calvaire qui érode votre humeur au travail ? Cela doit-il rester ainsi ? D'autres, venant de la campagne, arrivent plus rapidement et plus agréablement à leur destination, même si le chemin est plus long en kilomètres. En venant de la campagne, vous pourriez vous aussi atteindre votre lieu de travail plus rapidement, surtout avec l'arrivée prochaine des routes express. Peut-être songez-vous, avec le temps, à déménager en dehors de la ville, où l'on peut vivre plus et mieux, où l'on respire un air plus pur et où les enfants peuvent jouer en toute sécurité. C'est également là, aux abords de la ville, que Mobag planifie et construit. Au cours des quatre dernières années, on a construit une centaine d'immeubles avec près de 1000 appartements. Selon les principes de construction stricts de Mobag. Avec le confort d'habitation généreux de Mobag et toujours avec des aires de jeux pour les enfants »¹¹⁸.

L'appel d'une vie meilleure hors des villes se fait entendre : Lausanne perd près de 10'000 habitants entre 1970 et 1980, tandis que la croissance démographique dans les communes périphériques se poursuit (Figure 172). L'exode urbain se produit ailleurs en Suisse. Zurich perd près de 70'000 habitants entre 1960 et 1980¹¹⁹. L'idéal d'une vie à la campagne, sans avoir à renoncer à l'attractivité économique urbaine, semble à la portée de tous avec l'automobile. Dans les zones résidentielles périphériques, on espère non seulement y trouver une maison équipée de tout le confort moderne – eau, gaz, électricité, salle de bains, chauffage centrale – mais surtout disposant d'un garage avec une automobile prête à démarrer, comme un terminal offrant des possibilités de déplacement en apparence illimitées.

La maison unifamiliale avec son garage accolé, dans un quartier pavillonnaire suburbain, devient l'environnement archétypique de la classe moyenne de l'après-guerre, bien qu'il ne corresponde probablement pas à la situation de la plupart des ménages suisses. Le mode de vie qui lui est associé est toutefois au moins partiellement une réalité. Le mari est la source de revenu tandis que la femme s'occupe du foyer. Toutes les activités les plus essentielles, travail, achats, loisirs, sont aisément accessibles en automobile depuis le domicile. À moins d'avoir deux véhicules, le mari dispose de la priorité d'usage, même si ses trajets pendulaires sont moins complexes que ceux de sa femme. Celle-ci s'occupe des enfants, les amène à l'école, puis va les chercher, les emmène ensuite aux différentes activités sportives

118 « Mobag Werbung », *Neue Zürcher Zeitung*, 11.12.1962, page 12. Traduit par l'auteur.

119 Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie », 32.

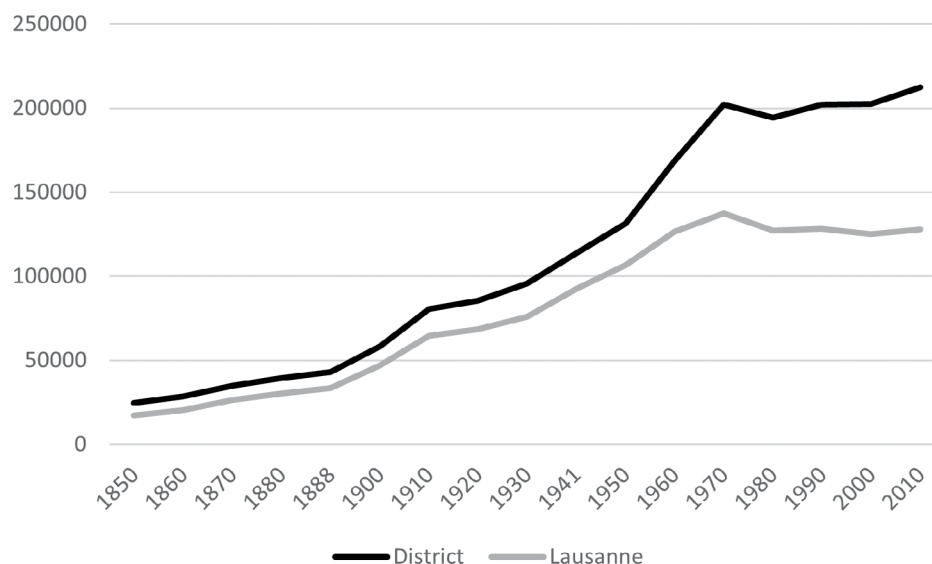


Figure 172 Graphique de l'évolution démographique de Lausanne et de son district, 1850-2015

Dès l'après-guerre, la majorité de la croissance démographique est absorbée par les communes périphériques tandis que la population de la ville de Lausanne se tasse.

Source : OFS, « Données des recensements fédéraux de la population par commune – 1850-2015 | Tableau », 2019.

et culturelles, fait les courses entre-temps, les recherche, tout en veillant à entretenir les relations de voisinage et maintenir ses relations sociales. Tout cela en parallèle d'une activité professionnelle à temps partiel et du travail domestique¹²⁰.

Même si tout n'est pas vrai dans ce portrait stéréotypique du quotidien de la femme de la classe moyenne des années d'après-guerre, il n'est pas certain que les changements sociétaux des trente glorieuses bénéficient autant aux femmes qu'aux hommes. Entre 1950 et 1970, le taux de femmes détenant un permis de conduire stagne aux alentours de 40% en Suisse¹²¹. Sans possibilité de disposer d'une automobile, l'environnement suburbain ou rural peut conduire à un certain isolement social. Si les enfants peuvent élargir quelque peu leurs horizons avec le vélo et les adolescents avec le vélomoteur, l'idée de liberté associée au départ de la ville pour la campagne est toute relative.

Idéologie automobile

Bien que tout le monde ne puisse pas encore la conduire, l'automobile s'inscrit de manière indélébile dans la culture populaire durant les trente glorieuses. Elle fait partie de la routine quotidienne d'une part toujours croissante de la population suisse, qui partage inconsciemment toute une série de gestes et d'habitudes propres à sa conduite. Obtenir le permis de conduire devient un rite de passage à l'âge adulte. Les auto-écoles se propagent et initient les prochaines générations de conducteurs. La transmission de la culture automobile fait partie de l'enseignement obligatoire. En 1966, est créée dans le canton de Vaud la Commission d'éducation routière, qui apprend essentiellement aux écoliers à considérer le point de vue de

¹²⁰ Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 99-101.

¹²¹ Haefeli, 132-33.

l'automobiliste. Le langage automobile devient universel : le « Stop », un signal rouge octogonal né à Détroit en 1914, signifie la même chose de Libreville à Tokyo en passant par Madrid¹²². Il se dépose dans l'environnement urbain et lui donne sens, au point que ce dernier devienne incompréhensible pour les observateurs non motorisés. Tandis que Denise Scott Brown, Robert Venturi et Steven Izenour nous font découvrir les rationalités d'une architecture conçues pour le mouvement motorisé¹²³, Reyner Banham souligne la nécessité de la conduite automobile pour pouvoir lire la ville de Los Angeles. Il décrit l'« autopie » anglaise comme un mode de vie complet et l'expression la plus aboutie de la liberté démocratique¹²⁴.

Présente dans les films, la littérature, les bande-dessinées, sous forme de jouets, ou en tant qu'objet de design, l'automobile incarne les mêmes valeurs qu'à ses premiers jours : liberté, individualité, modernité, prestige social et vitesse. Dans le contexte de l'après-guerre, en parallèle de la motorisation de masse, ces valeurs se combinent parfaitement avec celles de l'*American way of life*. En se fermant, la voiture prend la forme d'un espace domestique customisable, lieu de confort et de rassemblement familial, une sorte de « salon sur roues »¹²⁵, qui devient un prolongement de la sphère privée sur la voie publique. L'espace qu'occupe l'automobile ne se limite toutefois pas à ses dimensions strictes. Lors de la conduite, il est attendu que tous les usagers de la route respectent une distance de sécurité entre les véhicules. À l'état stationnaire, un vide idéal d'un mètre de tous les côtés devrait entourer la voiture. En outre, l'empiétement sur ces espaces est inacceptable. Pour les automobilistes, « *sont jugés insupportables : le fait qu'on leur prenne l'emplacement sur lequel ils envisageaient de se garer ; le fait qu'on bloque leur porte ou leur passage privé ; le fait d'être bloqué sur un parking ou dans la circulation* »¹²⁶. La disponibilité de toute l'infrastructure nécessaire à la conduite automobile est perçue comme un droit. La ville saine n'est dès lors plus seulement un environnement où se déplace sans entrave différents flux mais elle doit aussi pourvoir à chacun l'espace suffisant pour se mouvoir librement.

Ainsi, l'automobile crée autour d'elle une sorte de bulle plus large jugée nécessaire à son usage. Pour le conducteur, c'est une extension de son individualité et de sa puissance. La place sur la voie publique est d'autant plus imposante que l'est le véhicule. De manière similaire, le conducteur s'approprie la puissance du véhicule, dont il pense être le seul maître par une simple pression du pied. Alors que l'utilisateur d'un ascenseur, après avoir appuyé sur le bouton, perd tout sentiment de puissance, le conducteur de l'automobile a le sentiment de rester en permanence créateur et maître du mouvement¹²⁷. Par conséquent, la machine devient une extension du corps qu'on pense pouvoir contrôler. On entretient avec elle tant des rapports rationnels qu'émotionnels. En tant qu'objet du désir consommateur, l'automobile est parfois personnifiée, presque exclusivement en femme pour éveiller le désir sexuel du public cible masculin. Elle est un objet docile qu'il faut tout de même apprendre à manipuler, à dompter, à s'approprier, cependant sans jamais vraiment en comprendre le fonctionnement. Le parallèle avec une conception machiste des

122 Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, 98.

123 Venturi, Scott Brown, et Izenour, *Learning from Las Vegas*.

124 Reyner Banham et Joe Day, *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, 2e édition (Berkeley: University of California Press, 2009), 183-95.

125 Le cinquième chapitre titré "The Private Room on Wheels" en est un bel exemple. Alison Smithson, *As in Ds: An Eye on the Road* (Springer Science & Business Media, 2001).

126 Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, 115.

127 Jean Baudrillard, *Le système des objets* (Gallimard, 1968), 92-96.

rapports de genre est patent : la femme, comme l'automobile, est soumise aux désirs masculins au détriment des siens. En outre, dès les années 1950, la publicité pour l'achat automobile n'a plus besoin de légitimation. Pourquoi avoir besoin d'une automobile est une évidence. Les caractéristiques techniques deviennent secondaires et la communication se concentre sur la création d'un lien émotionnel entre le consommateur potentiel et l'objet de désir¹²⁸.

Au contraire des transports en commun, l'automobile offre un sentiment de contrôle du temps et de l'espace. La conduite n'est pas un temps de trajet perdu mais un temps maîtrisé. Les choix de la destination et de la vitesse sont hypothétiquement libres. En ce sens, les transports publics en sont l'antithèse, un symbole honni d'une vie urbaine contraignante à tous égards¹²⁹. Suivant une conception marxiste, le prolétaire, qui n'a que sa force de travail à offrir, est contraint de rejoindre la ville et les industries. Tout son mode de vie lui est imposé par les classes dominantes. Son temps, par le biais d'un horaire strict, est contrôlé et acheté par le propriétaire de l'usine. Cependant, depuis la prospérité économique des trente glorieuses, un privilège autrefois réservé aux aristocrates s'offre désormais à l'ouvrier. Avec l'automobile, il peut avoir le sentiment de prendre le contrôle de sa vie, choisir son lieu de résidence, où il va et même entreprendre de dépasser le bourgeois par la piste de gauche. En 1947, le directeur de l'ACS Edgard Primault affirme : « *Donner au petit homme l'automobile comme moyen de transport, c'est lui offrir, ainsi qu'à sa famille, mille nouvelles possibilités d'organiser son temps libre. La clairvoyance de nos autorités ne devrait plus ignorer à quel point la voiture populaire peut être un excellent moteur sur la voie de la paix sociale* »¹³⁰.

Avec l'avènement de modes de vie toujours plus flexibles, les limites fondamentales de l'espace et du temps ne sont plus des contraintes absolues, mais deviennent des ressources que l'individu rationnel exploite efficacement. Dans sa quête d'autodétermination et de maîtrise de son destin, l'automobile est son outil. Elle permet en outre de se distinguer socialement. Alors que dans les transports publics urbains se mêlent toutes les couches de population, le rêve suburbain illustre une volonté de se détacher de classes sociales non-motorisées jugées inférieures¹³¹. La marque du véhicule établit un niveau de distinction sociale supplémentaire. En somme, l'idéologie libérale qui supporte tant l'automobilité que l'*American way of life*, se manifeste pleinement durant les trente glorieuses dans de nombreux pays industrialisés occidentaux. Sa quintessence se cristallise autour de l'automobile, dont le pouvoir libérateur est immense : « *Les bottes de sept lieues pour tous, voilà l'acquis symbolique d'une véritable révolution dont l'enjeu réel est une définition de nouveaux territoires : les territoires de l'automobile* »¹³².

128 Buomberger, « Traumreisen und Alpträume, Wie Auto und Strassenbau in den 50er Jahren zu einer Selbstverständlichkeit wurden », 44-45.

129 Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, 103.

130 Cité et traduit d'après Michael Ackermann, « Konzepte und Entscheidungen in der Planung der schweizerischen Nationalstrassen von 1927 bis 1961 » (Bern, P. Lang, 1991), 104.

131 Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, 22.

132 Dupuy, 111.

Temps et espaces libres

Les territoires de l'automobile sont des lieux informés par le mouvement mécanisé libérateur. La mobilité incarne symboliquement la liberté individuelle, l'indépendance, le détachement et la flexibilité. Elle contraste habituellement avec un quotidien, perçu comme stressant, contraignant et répétitif. Les aspects positifs de la mobilité ne se manifestent donc nulle part aussi distinctement que dans les loisirs, qui prennent une dimension et une signification nouvelles pendant les trente glorieuses.

Toutefois, avant de parler de loisirs, il y a d'abord le repos en dehors des heures de travail. Depuis la fin du 19^e siècle, le temps de travail en Suisse ne fait que diminuer. Le dimanche comme jour de repos est inscrit dans la loi fédérale sur le travail de 1877. Cependant, ce n'est qu'au début du 20^e siècle, sous l'influence des doctrines de l'organisation scientifique du travail, que de nombreuses dérogations sont levées et le repos dominical s'impose. Les motivations sont productivistes plutôt que religieuses. Les employeurs sont convaincus que le corps humain a besoin d'un jour de repos pour être pleinement efficace le reste de la semaine¹³³.

De nombreuses loi et conventions collectives de travail se succèdent durant le 20^e siècle pour offrir une plus grande réglementation du travail salarié. Durant les années 1960 ont lieu deux percées majeures : le droit aux vacances et la généralisation de la semaine de travail de cinq jours. À partir de là, se dessine une structuration temporelle de la vie de l'employé en trois paires de phases : jour de travail et fin de journée, semaine de travail et weekend, année de travail et vacances. Si cela semble banal aujourd'hui, ce ne l'était pas pour l'époque. Longtemps réservées à la « *leisure class* », une majorité de la population doit désormais « apprendre les vacances »¹³⁴.

Jusqu'ici, le sens de l'existence se trouvait dans le travail. Même durant le temps libre, le labeur domestique était une nécessité pour subvenir à ses besoins et ceux de sa famille. Toutefois, toute une série de changements sociétaux survenus au cours du 20^e siècle bouleversent les valeurs associées au travail et au temps libre. La spécialisation des compétences se poursuit et génère des tâches toujours plus répétitives dont la finalité est parfois inconnue du travailleur. La constitution d'entreprises et d'institutions aux dimensions démesurées renforce le sentiment pour le salarié de n'être qu'un rouage substituable d'une grande machinerie hiérarchisée. Ainsi, le travail est progressivement dévalorisé pour n'être qu'un gagne-pain. Au niveau domestique, l'apparition de nombreux appareils électroménagers permet des gains de temps importants. La lessive, autrefois une activité rude et chronophage, s'automatise avec le lave-linge. Les courses quotidiennes deviennent hebdomadaires grâce au conditionnement réfrigéré et au transport en automobile. En outre, certaines institutions publiques et privées allègent la charge parentale envers les enfants : les classes préscolaires sont de plus en plus courantes et en conséquence l'âge d'entrée à l'école diminue ; le nombre de garderies augmente en réponse à la demande de nombreuses familles. En somme, tous ces facteurs, et d'autres encore, provoquent une diminution de l'importance symbolique de l'activité professionnelle et une réduction du travail domestique.

133 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 238.

134 Fischer-Rossetti, *Si l'après-guerre nous était conté*, 46-47.

Figure 173
Photo d'une route de montagne suisse
embouteillée avant le passage d'un col,
années 1950

Source : Kurt Blum, *Stau*, 1950er Jahre.



Par conséquent, le temps libre trouve un sens nouveau. Alors que dans les sociétés agricoles et industrielles intenses en travail, le temps libre sert en premier lieu au repos physique, avec la percée de la société de consommation pendant l'après-guerre, ce dernier devient un temps d'expériences et d'activités qui permettent l'épanouissement et la réalisation de soi. La valeur symbolique du travail comme activité qui donne sens à la vie est transférée aux loisirs. Finalement, les loisirs, incarnés par les nouvelles institutions que sont le weekend et les vacances, se présentent comme un contre-projet symbolique à la semaine de travail perçue comme oppressive et au sens évanescent¹³⁵.

L'institutionnalisation des loisirs, comme une forme de tourisme quotidien pour un grand nombre de personnes, débute déjà durant l'entre-deux-guerres. Sa percée dépend étroitement des moyens de transport modernes que sont le train, le tram, le bus et le vélo, qui ont tous d'abord servi de manière récréative avant de devenir utiles au quotidien. En effet, mobilité et loisirs sont inextricablement liés, car se déplacer peut aussi être un loisir. L'automobile en particulier est une machine à explorer.

En Suisse en 1964, les distances parcourues en automobile sont deux fois supérieures le dimanche que durant les jours de semaine. Alors qu'en semaine les principaux flux de circulation routière sont sur le Plateau central et suivent un axe Genève-Zurich, celui-ci s'oriente le weekend des villes du Plateau en direction des alpes¹³⁶. Durant les trente glorieuses, sous l'effet de l'augmentation des revenus, de la baisse des horaires de travail, de l'accès facilité aux moyens de transport et de la forte commercialisation de l'offre de loisirs, le paysage devient un bien de consommation¹³⁷. Les alpes se couvrent de toutes sortes d'équipements sportifs, remontées mécaniques, pistes de ski et chemins de randonnée. Les villages de montagne deviennent stations touristiques. L'environnement alpin se transforme dans l'ensemble en une grande attraction pour les habitants des plaines qui apportent dorénavant une source de revenus dont l'économie alpine est dépendante.

¹³⁵ Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 234-44.

¹³⁶ Piveteau, « La construction des autoroutes en Suisse et ses incidences sur la géographie économique et humaine helvétique », 17.

¹³⁷ Benedikt Loderer, « Das Hüsli ist die Krankheit des Landes : starke Worte von Benedikt Loderer zum Bauen in der Schweiz », *Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design* 23, n° 4 (2010), 28-30.



Figure 174 Photo de la préparation des vacances familiales en automobile, 1962

Source : Markus Sieber, Schneller, weiter, billiger, mehr?, 105.

L'environnement suburbain ne permet pas d'étancher la soif de nature des automobilistes. Dès la fin du 19^e siècle, le terme « balade » est employé sans contradiction pour désigner une petite virée au volant sans trop savoir où aller. C'est ensuite au tour de la randonnée d'être transférée au lexique automobile : « *Existe-t-il une randonnée plus agréable à travers la Suisse qu'en voiture ? C'est à peine si c'est possible ! Avec la voiture, les sauts sont devenus encore plus petits ; l'homme s'est vu offrir de fabuleuses bottes de sept lieues* »¹³⁸. En effet, pourquoi les automobilistes devraient-ils se priver d'emprunter les sinueuses routes de montagne, qui sont justement vantées comme les plus belles au monde par les milieux touristiques ? Ils insistent justement sur le fait qu'ils disposent des mêmes droits que les randonneurs de jouir de la montagne : « *Celui qui roule sur les petites routes ne veut de toute façon pas faire de la vitesse, il veut se balader en voiture, se reposer, se promener tranquillement. Cela ne le dérange pas non plus, lorsqu'il rencontre un petit groupe de promeneurs, de descendre à 5 km/h ou de s'arrêter brièvement jusqu'à ce que l'on se soit croisé sans danger et sans soulever la moindre poussière. [...] On se comprend mutuellement, et les piétons commencent à voir dans le motorisé un semblable. Un semblable qui préfère peut-être conduire plutôt que de marcher, mais qui recherche tout autant le paysage silencieux où il peut se reposer, lire ou rêver en silence* »¹³⁹. Il ne semble pas y avoir de contradiction entre l'idéal d'une nature immaculée traversée par l'automobile bruyante et souleveuse de poussière.

Cependant, l'automobiliste n'est pas seulement un aventurier, c'est aussi un amateur de culture et d'histoire. Alors que les premiers guides d'auto-tourisme paraissent au début du 20^e siècle et s'adressent à une élite cultivée, les éditions de la seconde moitié du siècle sont destinées à la classe moyenne et visent une forme d'éducation

138 Magazine du Touring club suisse, n°15, 1952. Cité in Buomberger, « Traumreisen und Alpträume, Wie Auto und Strassenbau in den 50er Jahren zu einer Selbstverständlichkeit wurden », 45. Traduit par l'auteur.

139 Cité et traduit d'après Buomberger, 43.

populaire nationale¹⁴⁰ : « [...] pensez encore un peu à notre bon vieux Guillaume Tell. Ici à Bürglen, où il habitait. Pensez à son attitude devant le chapeau de Gessler et à son arbalète toujours prête à tirer. Cela ne peut que vous faire du bien. Nous vivons une époque où l'amour de la patrie, la volonté d'indépendance et de défense ne doivent jamais disparaître complètement de nos pensées, même pendant les vacances. Votre amour de la patrie devrait recevoir un beau coup de pouce grâce à ce voyage au col de Klausen »¹⁴¹. Même la conduite automobile peut donc être intégrée à la défense spirituelle du pays.

Les grands espaces de montagne et de campagne ne sont pas les seuls territoires des loisirs. En périphérie des villes, là où les terrains sont encore peu chers et abondants, s'implantent de nombreux équipements sportifs : terrains de foot, de tennis, pistes d'athlétisme, centres aquatiques, ou même des stades. À Prilly, deux piscines communales sont construites durant les années 1970. Au même moment, de nombreux clubs et associations proposent des activités sportives : tennis, judo, basket, danse, gymnastique et football. L'initiation à la culture des vacances et du voyage est garantie par l'enseignement public. La municipalité de Prilly achète dans les années 1960 deux bâtiments à la montagne pour y organiser les excursions et camps scolaires¹⁴².

En outre, de nouvelles formes de loisirs apparaissent. Consommer devient un voyage. Le premier centre commercial de Suisse est inauguré en 1967 à Lucerne, suivi par d'autres un peu partout dans les zones industrielles du pays. Souvent difficilement accessibles autrement qu'en automobile, les centres commerciaux proposent une expérience familiale complète. En plus de l'habituel supermarché, on y trouve toutes sortes de magasins et divertissements pour toutes les tranches d'âge. Certains architectes admiratifs de la pop culture voient dans ces temples de la consommation de vrais lieux communautaires¹⁴³.

Finalement, le voyage devient également possible depuis le salon. Dès les années 1950, des reportages de voyages exotiques aux quatre coins du monde sont diffusés sur les chaînes TV suisses. Ces reportages encouragent le téléspectateur à entreprendre les voyages lui-même, souvent en automobile puisque l'avion est encore inabordable. Dès la fin des années 1950, la moitié des suisses qui passent leurs vacances hors du pays prennent la voiture¹⁴⁴. Par ailleurs, la télévision en tant que moyen de télécommunication n'est pas sans rapport avec la mobilité. En 1955, le conseil fédéral célèbre la télévision comme « symbiose de l'image et de la vitesse » et fait remarquer que ce dépassement de « l'espace et du temps » satisfait « le désir de l'homme moderne de participer directement et authentiquement à l'actualité et aux événements du monde, à tout moment et de n'importe quel endroit »¹⁴⁵. La télévision est donc l'instrument complémentaire à l'automobile pour l'individu qui souhaite devenir maître du temps et de l'espace.

140 Laurent Tissot, « De la route aux livres : le tourisme automobile ou rendre tous les lieux accessibles », *Société d'histoire de l'art en Suisse*, n° 2 (6 février 2022), 82-83.

141 Cité et traduit d'après Buomberger, « Traumreisen und Alpträume, Wie Auto und Strassenbau in den 50er Jahren zu einer Selbstverständlichkeit wurden », 43.

142 Jean-Petit-Matile, *Prilly entre deux siècles*, 69.

143 Bruno Marchand, « The view from the road. Le paysage du bord de route à l'âge du chaos », *Matières* 3 (1999), 15.

144 Buomberger, « Traumreisen und Alpträume, Wie Auto und Strassenbau in den 50er Jahren zu einer Selbstverständlichkeit wurden », 45.

145 Cité et traduit d'après Tanner, « Zwischen "American Way of Life" und "Geistiger Landesverteidigung" », 360.

2.5 Ralentissement de l'automobilité

La décennie de 1970 est décrite comme un tournant écologique. En 1972, la NASA publie la première photo de la terre dans son entière fragilité. « Nous n'avons qu'une terre ! », tel est le cœur du message de la Conférence internationale sur l'environnement de Stockholm. L'année suivante, la publication du livre *The Limits to Growth* provoque un retentissement mondial : le dogme irrécusable de la croissance infinie est mis en cause et les équilibres planétaires en danger nécessitent des mesures imminentes. En Suisse, quatre mois après l'obtention du droit de vote des femmes en février 1971, la loi fédérale sur la protection de l'environnement est acceptée à 93%. L'environnement et l'écologie font irruption dans les discours politiques¹⁴⁶.

Jusqu'ici, la dégradation de l'environnement était le prix raisonnable à payer au nom du progrès. À Bâle, jusque dans les années 1960, le Rhin est si pollué qu'il se colore parfois de vert, de violet et de rouge. En Valais, les vignes et les arbres fruitiers dépérissent à cause des émissions de fluor rejetées par les usines d'aluminium. À Prilly, le trou laissé par une ancienne carrière de molasse dans le bois de Cery fait office de poubelle géante qu'il s'agit de combler¹⁴⁷.

Dès les années 1970, ce ne sont pas seulement les émanations polluantes qui sont pointées du doigt mais aussi la transformation du paysage suisse dans son ensemble. Des termes comme « Zubetonniierung » s'introduisent dans le vocabulaire courant pour décrire la défiguration des villes et des campagnes par les constructions modernes. Les immeubles locatifs dépourvus de toute convivialité sont décrits comme aliénants. Le livre *Göhnerswil: Wohnungsbau im Kapitalismus*¹⁴⁸ expose l'incivilité que représentent les ignobles constructions préfabriquées de l'entreprise générale Göhner AG pour les paysages suisses et ses habitants. L'année suivante paraît *Bauen als Umweltzerstörung*¹⁴⁹ où la gestion technocratique de l'environnement est accusée de provoquer sa destruction. La croissance à tout prix est contestée et l'auteur prévoit que d'ici une centaine d'années, si rien n'est entrepris, la Suisse sera entièrement couverte de constructions.

Les infrastructures autoroutières, fraîchement construites, ne sont déjà plus des symboles de modernité. En 1973, le film *Messidor* du réalisateur suisse Alain Tanner, s'ouvre sur de longs plans aériens où s'enchainent prairies, forêts, montagnes, échangeurs autoroutiers et viaducs : un regard déjà nostalgique sur un paysage suisse méconnaissable. Plus tard dans le film, l'infrastructure routière en arrière-plan, crée une atmosphère angoissante. Elle se déploie dans le champ, sans début ni fin, comme un carcan d'asphalte et de béton qui nous tient prisonniers¹⁵⁰. La modernité plutôt que de se mettre au service de l'humanité, est en train de la soumettre.

146 Walter, *Les Suisses et l'environnement*, 250-55.

147 Alain Gaudard, *Prilly, de village en ville*, Sites et villages vaudois (Ed. Cabédita, 1998), 33.

148 Jörn Janssen, « Göhnerswil »: *Wohnungsbau im Kapitalismus. Eine Untersuchung ... am Beispiel der Vorstadtsiedlung « Sunnebühl » in Volketswil bei Zürich und der Generalunternehmung Ernst Göhner AG* (Verlagsgenossenschaft, 1972).

149 Rolf Keller, *Bauen als Umweltzerstörung: Alarmbilder einer Un-Architektur der Gegenwart* (Artemis-Verlag, 1973).

150 Marcel Bächtiger, « Beton Is a State of Mind: On the Representation of Concrete in Swiss Cinema », in *Concrete in Switzerland: Histories from the Recent Past*, First edition (Lausanne: EPFL Press, 2021), 30-31.



Figure 175 **Photo d'un cimetière à automobiles suisse, 1962**
Source : Hans Baumgartner, Autofriedhof, 1962.

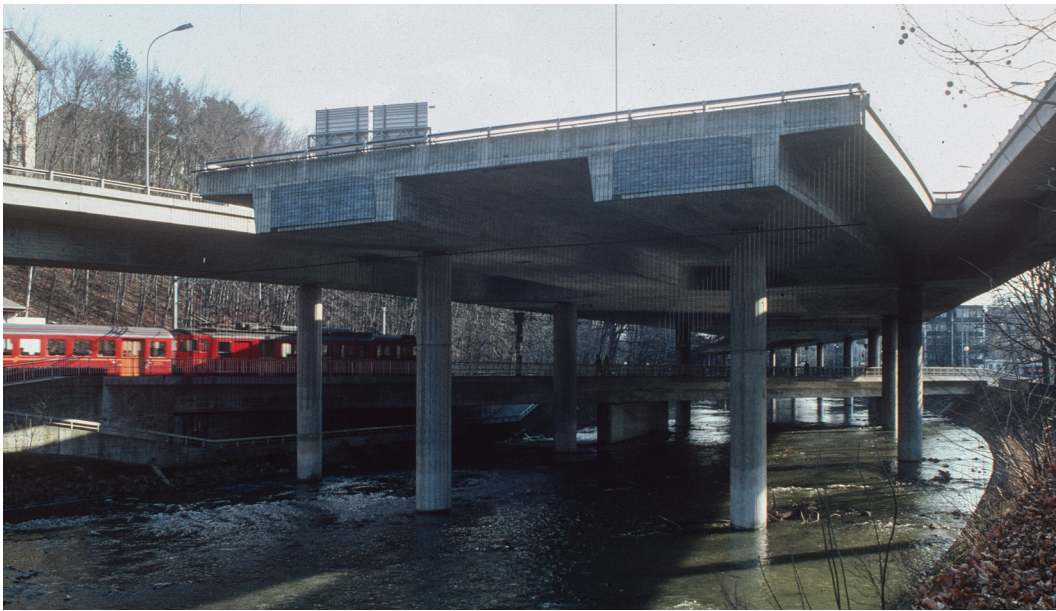


Figure 176 Photo du viaduc autoroutier inachevé à Zurich, 1982

Source : Comet Photo AG, (ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv, 1982), <https://doi.org/10.3932/>

C'est aussi durant les années 1970 que le système économique libéral montre des défaillances. Dès la fin de la décennie précédente, on craint une surchauffe de l'économie et l'inflation menace de dévorer les gains de la croissance. Le choc pétrolier de 1973 anticipe finalement l'effondrement économique. Celui-ci s'interprète comme l'expression d'une résistance croissante des pays non-occidentaux aux contraintes du système économique international et conduit à de gigantesques problèmes de paiements à l'échelle mondiale. La croissance laisse place à la récession en 1974. En Suisse, en trois ans, 340'000 postes de travail sont supprimés, soit près de 10% du total. Le nombre de travailleurs étrangers diminue de 200'000 durant la même période. Les rêves de prospérité et de plein emploi éternels s'évanouissent¹⁵¹.

En outre, les jeunes suisses de la fin des années 1960 sont nombreux à exprimer leur dégoût pour une société dont les valeurs dominantes sont l'efficacité et la consommation. Les traditions familiales et scolaires sont discréditées et constituent des entraves dont on cherche à s'émanciper. On réclame des « espaces de liberté » tandis que les traditions sont balayées avec désinvolture, tant en matière d'habillement et de coiffure que dans les rapports humains et les relations sexuelles¹⁵².

Après des décennies de croissance économique guidée par une idéologie libérale incontestée et dans une relative insouciance de ses effets néfastes, de nombreuses voix réformistes appellent à des changements radicaux. La croissance est mise en cause dans la mesure où elle se fait au détriment de l'environnement. La crise pétrolière met une nouvelle fois en exergue la dépendance énergétique de la Suisse. Un rapport commandé par le conseil fédéral publié en 1978 encourage une utilisation plus parcimonieuse de l'énergie. Quelques années plus tard, un article constitutionnel qui prône une gestion coordonnée de la consommation énergétique avec des objectifs de sobriété, est rejeté. Les milieux économiques le trouvent trop restrictif et les écologistes trop laxiste¹⁵³.

151 Gilg et Halblützel, « Une course accélérée vers l'avenir (1945-...) », 786-99.

152 Gilg et Halblützel, 840-45.

153 Gilg et Halblützel, 803-5.

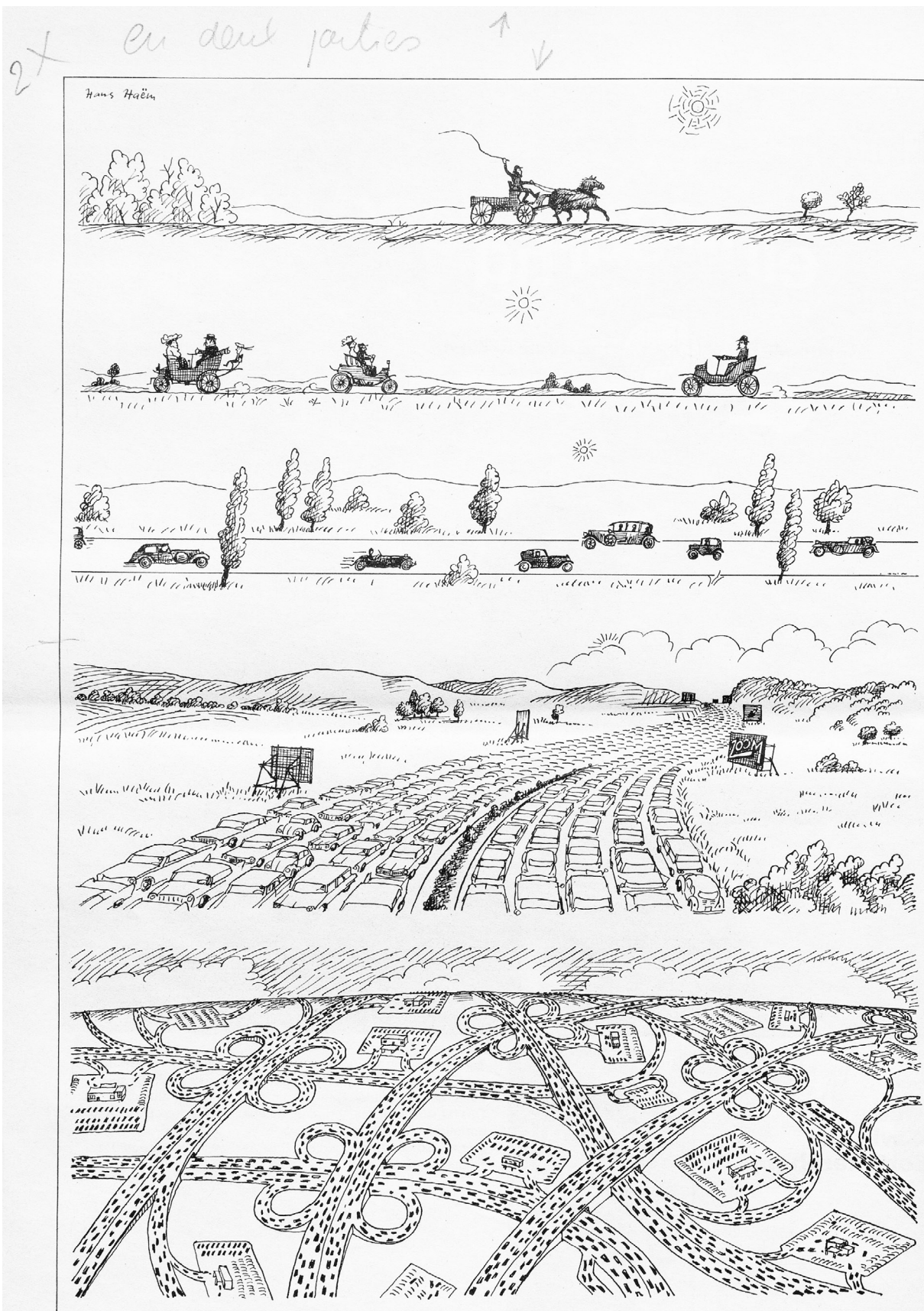
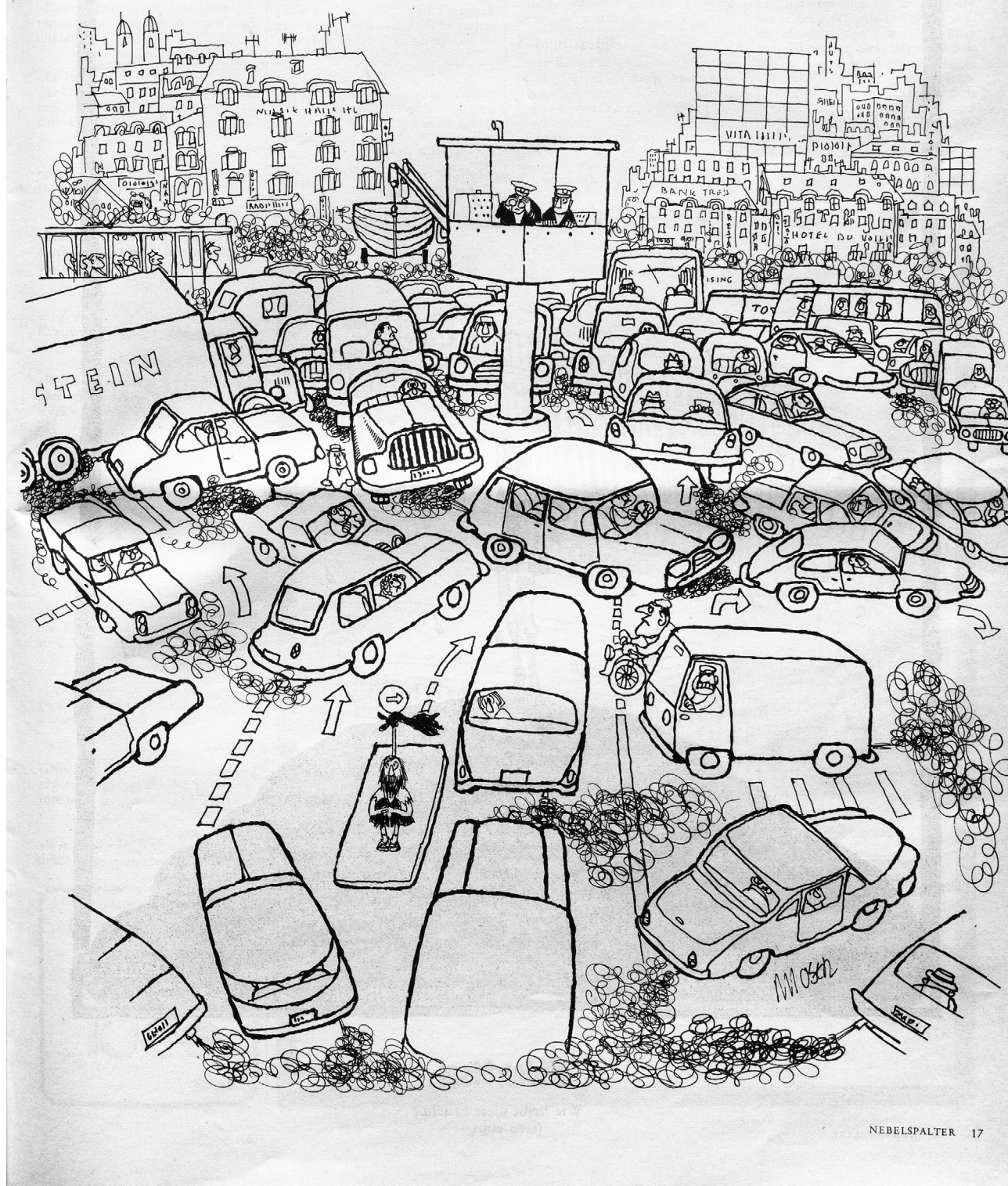


Figure 177

Dessin de presse parodiant le développement routier comme un progrès, 1971

Source : « Fortschritt », Nebelspalter: das Humor- und Satire-Magazin 97, no 4 (1971), 18.

Wenn der Verkehr in Zürich weiterhin derart zunimmt,
ist für die Fußgänger der Zukunft das Schlimmste zu befürchten!



NEBELSPALTER 17

Figure 178 Dessin de presse illustrant le chaos du trafic routier zurichois, 1972

« Si le trafic à Zurich continue d'augmenter de la sorte, le pire est à craindre pour les piétons du futur ! »

Source : « Wenn der Verkehr in Zürich weiterhin derart zunimmt, ist für die Fussgänger der Zukunft das Schlimmste zu befürchten! », Nebelspalter: das Humor- und Satire-Magazin 98, no 27 (1972), 17.

L'automobile coupable

Dans le collimateur des écologistes, la pollution de l'air et les nuisances dues au bruit font de l'automobile un bouc émissaire. Nombreuses de ses valeurs fondamentales sont condamnées, à commencer par la vitesse, qui a pourtant souvent été défendue comme sa qualité essentielle. En 1956, le rédacteur de *l'Automobil Revue* écrit : « *La voiture est aujourd'hui un moyen de locomotion rapide, confortable et sans contrainte d'horaires, qui peut fonctionner dans des limites de rentabilité. L'introduction d'une limitation de vitesse est donc une atteinte à l'objectif élémentaire de ce moyen de locomotion rapide et ne devrait être entreprise que pour des considérations sérieuses [...]. Elle n'a pas été inventée expressément pour rouler lentement* »¹⁵⁴.

La réglementation routière libérale n'est cependant plus tenable. La vitesse est enfin limitée hors des localités au niveau fédéral dès 1973. De nouvelles réglementations suivront en 1989 et amènent les limites de vitesse grosso modo à ce qu'elles sont aujourd'hui¹⁵⁵. La même année, le droit de stationnement sur les trottoirs est supprimé. De manière générale, dès 1950, de nombreuses restrictions sont imposées aux véhicules motorisés sur le réseau viaire¹⁵⁶.

L'individualisme automobile est aussi mis en cause. Si la voiture n'est pas l'unique moyen de transport individuel, jamais des garde-fous étatiques n'ont été nécessaires ni pour le vélo et encore moins pour la marche¹⁵⁷. Les automobilistes prennent trop de place sur des routes trop étroites pour tous les accueillir. De plus, ils sont souvent seuls dans leur véhicule et par la faute de leur seule inattention causent des accidents mortels. Alors que l'argument de la responsabilité individuelle avait été brandi par les automobilistes justement pour ne pas incriminer le véhicule mais seulement quelques conducteurs maladroits, celui-ci finit par se retourner contre eux. La responsabilité individuelle des conducteurs n'est plus digne de confiance, seules les lois le sont.

De nombreux automobilistes sont révoltés : « *L'utilisation d'un véhicule privé constitue l'un des droits fondamentaux de l'individu, et ce droit ne cesse d'être bafoué depuis 1970* ». Ainsi s'exprime le président du nouveau Parti des automobilistes, fondé à Zurich, dont le but affiché est de défendre les intérêts des automobilistes devant les autorités et de contester tous les ergotages dont la voiture est victime. La formation politique s'oppose à toutes entraves érigées contre la libre circulation. Elle dénonce en termes vifs les limitations de vitesse qui prêteraient le trafic privé au profit des transports publics, les restrictions de circulation « dictées par des motifs essentiellement idéologiques ou politiques » et décrétées « en temps de paix selon les méthodes de l'économie de guerre ». Les attaques contre l'écologie sont virulentes : « *Engendré par l'intensité teutonique de l'hystérie collective orchestrée à propos de la protection de l'environnement, le mouvement écologiste nous menace d'un état policier* » affirme un prospectus de 1987¹⁵⁸. Les partisans espèrent encore une levée des limitations au profit d'un système basé sur la responsabilité individuelle. Les accidents, la pollution et toutes autres externalités négatives

154 Geschwindigkeitssplitter, in *Automobil Revue* 1956, 2 ; cité in Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 34. Traduit par l'auteur.

155 Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie », 61.

156 Elena Cogato-Lanza et al., *Post-car world: futurs de la ville-territoire* (MétisPresses., 2021), 33.

157 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 31.

158 Anne-Françoise Praz, « Autos et piétons : la petite guerre », in *Entre modernité et nostalgie: la Suisse de 1920 à 1929* (Editions Eiselé, 1991), 171.

continuent d'être justifiés comme le tribut irrémédiable du progrès. En outre, sous un régime décrit comme presque totalitaire, l'automobile est le « dernier bastion de la liberté individuelle »¹⁵⁹.

Cependant, le vent tourne aussi dans le camps des automobilistes. Les promesses de liberté sans limite deviennent une chimère. En se démocratisant, l'automobile perd ses avantages. L'infrastructure routière n'a pas pu absorber l'augmentation foudroyante du nombre de véhicules et il apparaît clairement que son extension est limitée. Particulièrement en ville, « la révolution automobile s'enlise de plus en plus dans les embouteillages »¹⁶⁰. Les maîtres de l'espace et du temps, après avoir fui les transports en commun, ne sont-ils pas en train de devenir passagers du système automobilité¹⁶¹ ? La puissance de l'automobile n'est d'aucune aide pour franchir les embouteillages. De plus, la diffusion massive de l'automobile lui retire son caractère exclusif propre à la distinction sociale¹⁶².

Les autoroutes, qui devaient être des plateformes de contemplation du paysage, génèrent une conduite monotone et soporifique. Avec l'augmentation de la vitesse, l'automobile finit, comme le train il y a plus d'un siècle, par tuer le paysage. Entre les points de départ et d'arrivée, tout n'est que remplissage. L'automobiliste dans sa capsule est coupé de son environnement et seuls quelques lieux thématiques peuvent attirer son attention : centres commerciaux, restaurants, magasins, attractions touristiques, dont les façades se redessinent et s'adaptent au mouvement motorisé pour devenir des panneaux publicitaires.

L'effacement du paysage, au sein duquel toute une économie dépend des voyageurs routiers, inquiète déjà avant la construction des autoroutes. Certains propriétaires d'auberges et de restaurants de régions rurales, craignent avec l'avènement des voies rapides de ne plus voir les automobilistes s'arrêter chez eux. L'un d'eux, René Brocard, adresse ses craintes au grand conseil vaudois en 1952 :

« Comme il fallait s'y attendre, l'avant-projet de construction d'une route moderne Genève-Lausanne, que le conseil d'état vient de soumettre aux communes situées sur le futur tracé, soulève une opposition presque générale : d'une part des propriétaires qui devront subir des expropriations et d'autre part, d'un commerce assez intéressant, qui spéculé sur le profit qu'il retire de la circulation de la route actuelle, sans oublier les amis de la nature, qui ne comprennent pas que l'on veuille défigurer cette belle région. [...] Nous prions le conseil d'état de préciser comment il prend en compte les intérêts touristiques de la région Mies-Morges ».

Arthur Maret, conseiller d'état lui répond : *« M. Brocard craint que le tracé de l'autoroute projetée ne soit trop monotone et qu'il défigure toute cette région de notre pays. Je ne le crois pas. Cette nouvelle voie de communication sera construite en amont de la route actuelle, à une certaine hauteur, d'où les automobilistes pourront facilement contempler le paysage, qui, à notre avis, ne subira aucun enlaidissement. Nous avons parcouru, à l'étranger, des autoroutes qui ne contribuent aucunement à enlaidir le paysage. [...] Nous prévoyons d'orner d'arbres les bords de l'autoroute*

159 « La voiture critiquée », *Tell Quel* (RTS, 17 novembre 1984).

160 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 134.

161 Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, 138.

162 Jean Baudrillard et J. P. Mayer, *La société de consommation: ses mythes, ses structures*, Collection folio Essais 35 (Paris: Gallimard, 2018), 82-83.

[...] lorsque nous aurons une route du lac réservée aux automobilistes qui préfèrent rouler moins vite tout en contemplant le paysage, le problème qui nous préoccupe sera résolu [...] ».

Philippe Sauvin, un membre du Parti libéral, réagit : *« C'est avec vif intérêt que j'ai suivi l'exposé de M. le conseiller d'état Maret [...] J'avoue cependant ne pas être entièrement rassuré par l'exposé. [...] nous pouvons [...] nous poser cette importante question : notre pays a-t-il, comme d'autres grands pays qui nous entourent, le même intérêt à la construction d'auto-routes ? Sans être rétrograde [...], je ne le crois pas. [...] du point de vue esthétique et touristique de comparer la région de la Côte ou les bords du Léman avec les plaines lombardes ou certaines grandes étendues de l'Allemagne ou du nord de la France. La raison d'être des auto-routes sur ces longues distances est indiscutable et le but qu'on a cherché à atteindre est tout différent que celui que nous nous proposons d'atteindre [...] l'automobiliste [...] n'a plus qu'une idée, manger des kilomètres. Il ne s'arrête plus et ne s'intéresse plus guère aux régions qu'il traverse »*¹⁶³.

Le projet autoroutier ne fait donc pas l'unanimité, déjà avant sa construction. Les oppositions se manifestent dans tout le pays. Outre les craintes d'expropriation et de destruction du paysage, le besoin fondamental d'autoroutes dans un petit pays au terrain accidenté comme la Suisse est mis en doute. Parfois, des alternatives sont même suggérées par les opposants. En 1954, la *Gazette de Lausanne* publie un tracé alternatif de l'A1, plus éloigné des zones habitées, afin de préserver la population locale des nuisances sonores et de la pollution¹⁶⁴. Cependant, comme à Morges où près de 6000 habitants s'opposent à l'autoroute, les protestations sont le plus souvent balayées et taxées de défendre les intérêts égoïstes de quelques réfractaires à la modernité¹⁶⁵.

Sans remédier aux préoccupations de la population, les autorités misent sur les hypothétiques immenses avantages de l'autoroute qui avec le temps dissiperont les oppositions. Il n'en est rien. À l'image d'une bombe à retardement, les oppositions ne disparaissent pas et attendent que les cris euphoriques des automobilistes faiblissent, pour se faire plus fortes. Il faut se rappeler qu'en 1970 encore, une part non négligeable de la population se déplace au quotidien sans voiture. Pendant plus de deux décennies, des milliers de piétons, cyclistes, riverains endurent avec une intensité progressive l'expansion de l'automobilité. D'abord rassemblées au niveau local sous la forme d'associations de quartier, la constitution de groupements plus larges permet d'atteindre une audience nationale dès les années 1970¹⁶⁶.

Alors que de nombreux projets d'extension de l'infrastructure routière échouent dans les urnes au début des années 1970, plusieurs initiatives visant à réduire le trafic motorisé sont lancées. Rien qu'en 1974, cinq projets de loi sont déposés : « Albatros » contre la pollution de l'air par les véhicules à moteur, « Démocratie dans la construction des routes nationales », « 12 dimanches sans véhicules à moteur par an », « Promotion des chemins pédestres et de randonnée » et « Contre le bruit des routes ». Bien que seule l'initiative pour la promotion des chemins pédestres passe en votation, ces projets illustrent de manière claire le malaise croissant vis-à-vis du

163 Bulletin des séances du grand conseil du canton de Vaud, séance du mardi 26 août 1952, p. 920. Cité in Gonin et L'Hoste, *Une histoire de l'automobile, XIXe-XXIe siècles*, 70-71.

164 Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie », 5.

165 Tiphaine Robert · *Histoire de la contestation des autoroutes en Suisse* (actif trafiC, 2023).

166 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 162.

trafic individuel motorisé¹⁶⁷. De surcroît, l'avènement du droit de vote des femmes change la donne. Alors que moins d'une femme sur deux détient un permis de conduire en 1970, leur opinion est probablement moins favorable à l'automobile que celle des hommes.

Par ailleurs, les coûts relatifs au trafic routier explosent. Alors que le réseau autoroutier se montre bien plus cher que prévu avant même son achèvement, le manque de rentabilité des CFF dès les années 1960 oblige l'état à les soutenir massivement. En outre, les coûts externes liés au trafic commencent à être calculés dès les années 1970. En 1973, le canton de Vaud estime que les accidents et les dégâts à l'environnement issus du trafic routier sur son sol se montent à 125.3 millions¹⁶⁸. Ces dommages occasionnés par les conducteurs de véhicules routiers sont répercutés sur l'ensemble de la collectivité, d'où un sentiment d'injustice.

La ville contre l'automobile

Les villes subissent plus que nulle part ailleurs les nuisances provoquées par le trafic routier. Les cités états-uniennes, où le développement de l'automobilité a deux décennies d'avance sur l'Europe, donnent les premiers signes d'alerte. Lewis Mumford, qui a déjà mis en garde contre certains effets pervers de l'automobile dès les années 1930, revient à la charge en 1964 avec des mots bien plus tranchants : « *L'idée que l'automobile privée puisse se substituer au transport de masse ne saurait être mise en avant que par ceux qui désirent voir disparaître la ville elle-même, et avec elle la civilisation complexe, aux multiples facettes que la ville rend possible. La première leçon que nous avons à apprendre est que la ville existe non pas pour le passage constant des automobiles mais pour le soi et la culture de l'homme.* » Adapter la ville à l'automobile « *revient à construire une tombe faite de routes et de rampes de béton recouvrant le cadavre d'une ville* »¹⁶⁹.

En 1961, la citoyenne new-yorkaise Jane Jacobs publie un plaidoyer à la rue en tant qu'espace public multifonctionnel : lieu de rencontres, d'échanges, de jeux, de contemplation, de vie commune et de divertissement. La richesse des sensations et des contacts procurés au piéton qui parcourt l'espace urbain traditionnel disparaît dès lors que la voie se transforme en un axe de passage rapide pour automobiles. La grande variété des paysages urbains qui ne peut s'observer qu'à l'allure de la marche est insensible aux yeux de l'automobiliste. Dans cet espace urbain ruiné, ce sont aussi les vies humaines et leurs relations réciproques qui se dégradent¹⁷⁰. Marcel Poëte amorce la réflexion dans le Paris des années 1930 : « *La circulation automobile, en hachant la circulation des piétons et en la rendant dangereuse, gêne considérablement ce coude à coude, ce frottement humain dans le cadre de la vie parisienne* »¹⁷¹.

167 Sieber, 134.

168 Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie », 55.

169 Mumford, *The Highway and the City*, 238. Traduit par l'auteur.

170 Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (Vintage Books, 1961).

171 Marcel Poëte, « Les effets de la circulation de grand trafic sur le caractère des villes », *Urbanisme* 35 (1935) : 163.

Au Royaume-Uni, un rapport commandé par le ministre des transports intitulé *Traffic in Towns* et publié en 1963 se montre plus conciliant¹⁷². Si les mêmes nuisances qu'ailleurs sont constatées – accidents, pollution, bruit et paysages défigurés – la disparition des automobiles des zones urbaines n'est toutefois pas souhaitée. En revanche, une certaine mixité fonctionnelle est encouragée, de même qu'une séparation plus nette entre les activités humaines et le trafic motorisé. Présenté comme une charte raisonnable, le rapport connaît une grande diffusion en Europe¹⁷³.

Il devient dès lors claire que la ville ne peut pas continuer à être adaptée à l'automobile. « Les constructeurs de voitures n'ont-ils pas produit inlassablement des m² de surface mobile sans se soucier de savoir si les m² de surface fixe pourraient venir à manquer ?¹⁷⁴ » Le pouvoir libérateur de l'automobile ne parvient pas à faire plier les villes. Différents calculs, qui convertissent les temps de trajet en coûts, concluent que le vélo est le véhicule le plus efficace pour l'environnement urbain¹⁷⁵.

Hors de villes traditionnelles, les effets pernicioeux de l'automobilité sont également décriés. Les bords de route des périphéries s'apparentent à un fouillis confus : hypermarchés, restaurants drive-in, cinémas en plein air, stations d'essence et de lavage, motels, poteaux télégraphiques, lampadaires, annonces publicitaires, néons, enseignes lumineuses. L'enlaidissement des zones périphériques est rapporté par le journaliste britannique Ian Nairn dans deux numéros de l'*Architectural Review* de 1955 spécialement dédiés, puis compilé dans un livre¹⁷⁶. Celui-ci ne se contente pas de décrire les désastres paysagers de l'automobilité mais propose aussi des pistes d'amélioration : suppression de l'essentiel de la signalisation routière et remplacement de l'asphalte sur les voies soumises à un faible trafic. Ce changement est significatif car il reflète une tendance plus générale de dégoût vis-à-vis de l'asphalte qui symbolise justement, avec ses différentes lignes et dessins colorés, la prise de possession de la voirie par l'automobile. Au Royaume-Uni, quelques praticiens de la tradition paysagère du Townscape préconise la substitution de l'asphalte pour des pavés pour signifier la dominante piétonne d'une rue ou d'une place. Bien que l'asphalte ait été introduit en premier lieu pour le confort des piétons, il est désormais, en tant qu'allié de l'automobile, un ennemi à combattre. On pense avec nostalgie que la réintroduction d'une diversité de pavages sur les sols urbains puisse leur restituer leurs usages traditionnels. Aux États-Unis durant les années 1960-70, des mouvements de désasphaltage initiés par des habitants libèrent les sols de leur fonction circulatoire pour en faire des jardins, des potagers ou des aires de jeux¹⁷⁷.

Les critiques radicales contre l'automobilité venus des États-Unis n'arrivent toutefois que diluées en Suisse, où la situation est incontestablement moins dramatique qu'outre-Atlantique. Néanmoins, un changement de paradigme est inévitable : le modèle de la « ville adaptée à la voiture », longtemps mis en avant pour répondre à la demande croissante et insatiable du trafic routier motorisé, est définitivement remplacé après 1970 par celui d'un « trafic adapté à la ville »¹⁷⁸. Ceci ne signifie

172 Colin Buchanan, *Traffic in Towns: A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas* (Routledge, 2015).

173 Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, 61-63.

174 Alfred Sauvy, *Les quatre roues de la fortune: essai sur l'automobile* (Flammarion, 1968); cité in Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, 47.

175 Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, 45-47 ; Ivan Illich, *Énergie et équité* (Éditions du Seuil, 1973), 12-16.

176 Ian Nairn, *Outrage* (Architectural Press, 1955).

177 Mirko Zardini, *Sensations Urbaines: Une Approche Différente à L'urbanisme*, (Centre canadien d'architecture, 2005), 240-44.

178 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 162-65.

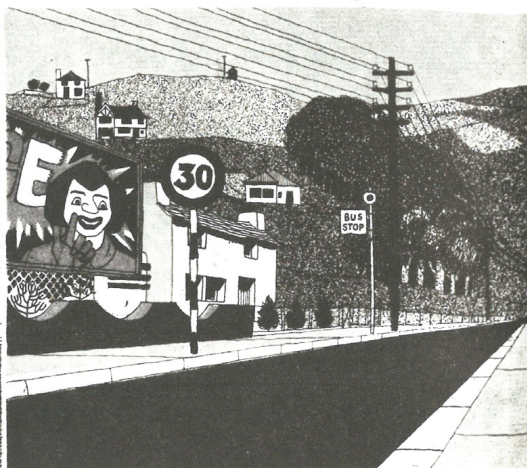
how the sequence works : two scenes rescued from subtopia and restored to town and country.

TOWN

rock-bottom
subtopia

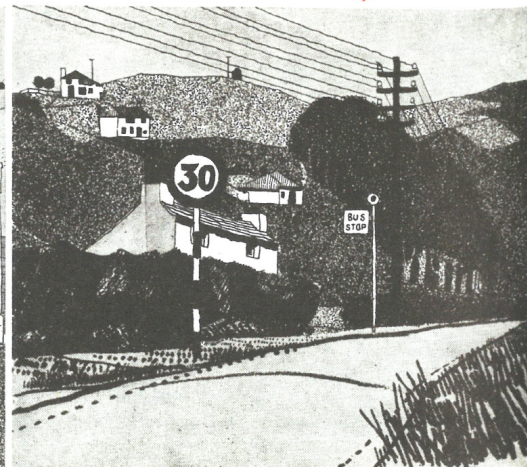
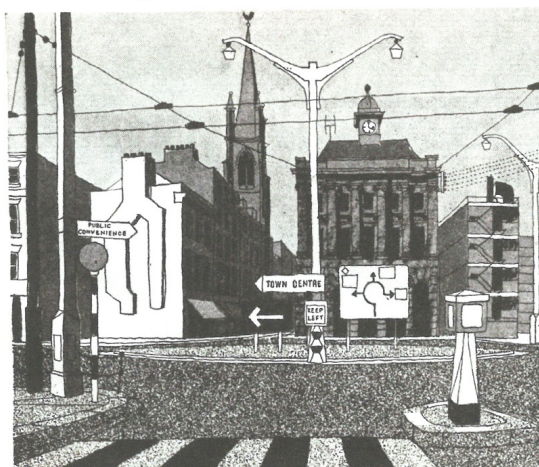
The two views below, although imaginary, are all too familiar. Wildernesses that in 1956 pass for town and country. How did they get like this? How can they be reclaimed? The **TECHNIQUE** of reclaiming the wilderness and creating true urbanity and rurality is demonstrated in the following sequence of drawings.

COUNTRY



1
restore the
unities

The first principle is respect for the category. Ask the question: What am I dealing with? Wild, country, arcadia, town or metropolis? Having decided, stick to the category and augment its proper character. Town: remove suburban rockery roundabout and hoarding decoration; respect architectural integrity in shopfronts. Country: informal road and footpath are adequate: replace suburban rockery and planting by mixed hedge, remove urban advertising.



(over)

(over)

Figure 179

Copie d'une page de « Counter Attack Against Subtopia » : déconstruire le paysage de l'automobile, 1956

Source : Ian Nairn, Counter Attack Against Subtopia 1956, 359.

Figure 180

Tableau des investissements totaux en million dans le transport routier et ferroviaire en Suisse, 1970-2010

Source : LITRA, Verkehrszahlen, en ligne, (consulté le 14.01.2024).

	Route	Rail
1970	2054	368
1975	2490	640
1980	2576	519
1985	2650	900
1990	3674	1967
1995	3900	2400
2000	4231	2921
2005	4283	4471
2010	4676	3766

cependant pas un retour en arrière vers moins d'automobiles, mais pour ses défenseurs, au pire un maintien au niveau actuel et au mieux une augmentation quand les conditions le permettent. L'idée d'un « trafic adapté à la ville » ne concerne pas seulement les automobiles mais s'adresse aussi aux moyens de transport qui circulent en ville sans en exiger la destruction : la marche, le vélo, et les transports en commun.

En effet, des mesures sont nécessaires si les villes suisses souhaitent stopper l'hémorragie démographique qui les frappe dès les années 1960. La concurrence entre automobile et transports publics n'a plus lieu d'être. L'encouragement de ces derniers par l'argent du contribuable, auparavant controversé, n'est plus remis en question à partir des années 1970¹⁷⁹. Des villes comme Bâle, Berne et Zurich, qui ont élaboré en vain des plans globaux de circulation intégrant les transports en commun dès les années 1950, peuvent s'en mordre les doigts¹⁸⁰. D'un point de vue de l'impact environnemental, de l'emprise au sol et du ratio du nombre de passagers transportés par mètre carré, les transports en commun sont clairement supérieurs aux transports individuels motorisés¹⁸¹. L'introduction à Bâle en 1984 d'un abonnement « environnement » aux services de transports publics connaît un grand succès. Des offres commerciales similaires sont lancées ailleurs dans le pays et contribuent à accroître l'attractivité des transports collectifs. L'Association transports et environnement (ATE) fondée en 1979 se présente comme un contrepoids politique à la grande influence des lobbys routiers et incarne le changement de direction pris dans la politique de transport en Suisse.

Cependant, ceci est loin d'annoncer le déclin du trafic routier motorisé. D'une part, l'engouement pour les transports en commun ne se produit pas au détriment des moyens de transport individuel motorisé mais en parallèle. Il s'agit d'une politique de double promotion qui se constate dans les montants investis pour les infrastructures routières et ferroviaires (Figure 180). Les routes appartiennent toujours à l'automobile et en dépit des trois dimanches sans voiture à la suite du choc pétrolier de 1973, aucune autre concession du même genre ne saurait être faite. À l'issue de l'initiative pour douze dimanches par année sans véhicules à moteur, les autorités fédérales affirment :

179 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 27-30.

180 Stefan Sandmeier, « Politique des transports », trad. par Pierre-G. Martin, hls-dhs-dss.ch, 2013.

181 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 138.

« L'initiative déposée le 30 mai 1975 demande l'interdiction le deuxième dimanche de chaque mois, de toute circulation privée de véhicules à moteur sur terre, sur l'eau et dans les airs, sur l'ensemble du territoire suisse. [...] »

Les auteurs [...] visent surtout à une meilleure protection de l'environnement (bruit, gaz d'échappement), à une amélioration de la qualité de la vie et à une économie d'énergie. Incontestablement, le bruit du trafic diminuerait de manière appréciable les dimanches où il serait interdit de circuler, même si des dérogations étaient accordées. Toutefois, la réduction de l'air par les gaz d'échappement serait minime, car de nombreuses courses se feraient tout simplement le samedi ou le lundi ou seraient renvoyées à d'autres dimanches. [...] L'économie d'énergie n'atteindrait même pas 0,5 pour cent de la consommation finale [...]. Il semble douteux que des mesures de police coercitives permettent d'améliorer la qualité de la vie et de favoriser, par exemple, le resserrement des liens familiaux et l'animation des quartiers et des villages. Les mesures préconisées auraient néanmoins une conséquence appréciable : les routes « appartiendraient » dans une large mesure aux piétons et aux cyclistes, douze dimanches par année. [...]

Dans leur ensemble, les inconvénients de la mesure préconisée pèseraient beaucoup plus lourd dans la balance que les avantages, si bien que l'initiative doit être rejetée »¹⁸².

De plus, même dans les milieux écologistes, demeure un attrait pour la motorisation individuelle. Celle-ci s'exprime par exemple dans l'enthousiasme de certains militants aux projets de voitures électriques à énergie solaire, qualifiées à l'époque d'électromobiles¹⁸³. Par ailleurs, la mobilité douce gagne du terrain durant les années 1970 mais demeure à l'arrière-plan. Si, en 1972, un article dans le *24heures* proclame « Une deuxième jeunesse pour les deux-roues »¹⁸⁴, la première enquête nationale sur les comportements de mobilité réalisée en 1974 ne prend en compte que partiellement les mobilités piétonnes et cyclistes¹⁸⁵. La même année, le député au grand conseil vaudois Paul Abraham Meylan dépose une motion qui demande la mise en place de pistes cyclables, c'est-à-dire le traçage de bandes jaunes, afin de séparer les trafics cyclistes et motorisés sur toutes les routes principales. Les travaux ne débutent que dans les années 1980 et leur réalisation restera jusqu'à aujourd'hui largement incomplète¹⁸⁶.

En somme, dès les années 1970, en parallèle de l'émergence d'une conscience écologique, se produit un tournant dans la politique des transports en Suisse. L'automobile, souveraine des routes pendant plus de deux décennies, est freinée par le choc pétrolier de 1973 et les oppositions véhémentes à son encontre. Les limites de l'adaptation de l'environnement bâti au trafic motorisé sont reconnues. Les transports publics connaissent un regain d'intérêt et des investissements importants. Une coordination politique rail-route à l'échelle nationale est finalement acceptée par le peuple suisse dans les années 1980. Si la voiture devient indésirable, elle reste néanmoins indispensable. Les années 1970 ne marquent qu'une courte pause avant que l'expansion de l'automobilité ne se poursuive. De surcroît, la croissance

182 « Message concernant l'initiative populaire 'pour douze dimanches par années sans véhicules à moteur ni avions' du 25 mai 1977 », Feuille fédérale, 1er juillet 1977, vol. II, No 28, p. 1029. Cité in Gonin et L'Hoste, *Une histoire de l'automobile, XIXe-XXIe siècles*, 45.

183 Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert*, 35.

184 « Une deuxième jeunesse pour les deux-roues », *24 heures*, 21 juin 1972.

185 Office fédéral de la statistique, « Mikrozensus 1974 : Schlussbericht », 1974.

186 Signer, « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie », 63.

préserve sa connotation positive et redevient un dogme inattaquable avec la vague néo-libérale des années 1980. De nombreux indicateurs, comme la consommation énergétique, le taux de pollution dans l'air, ou la quantité de déchets par habitant, tous appelés à diminuer durant les années 1970, repartent en flèche dès la moitié de la décennie. La tendance est similaire pour l'automobile, tant en nombres qu'en distance parcourue. De plus, la promotion des transports en commun, saluée comme une mesure environnementale, ne porte aucunement atteinte au trafic motorisé individuel et contribue plutôt à l'augmentation générale des déplacements. En bref, le tournant écologique des années 1970 ne semble avoir été qu'une secousse pour un système automobilité, qui, après trois décennies d'expansion effrénée et d'intégration profondes des structures socio-économiques, s'érige comme une partie indéfectible de la société moderne.

2.6 Recentrage et résumé

Avant de conclure, les remarques et analyses des phénomènes présentées précédemment sont confrontées à la situation de Prilly. Alors que des aspects du contexte socio-économique et de l'urbanisation durant les trente glorieuses ont déjà été exposés plus tôt dans le chapitre, il convient désormais de s'intéresser à l'évolution de la commune dès 1970. Plus précisément, il s'agit de questionner la validité du revirement politique à la défaveur de l'automobile et de vérifier dans quelle mesure il est possible de parler d'un tournant écologique.

Un élément de réponse est apporté par une étude commandée par la municipalité de Prilly en 1975 qui projette la transformation radicale du centre de la commune. L'étude traite de nombreux aspects liés à l'environnement bâti mais il apparaît que le cœur des préoccupations se trouve dans la circulation routière. Bien que les données statistiques manquent pour le prouver, on peut supposer que les habitants de Prilly souffrent passablement du trafic routier au début des années 1970. Quelques lettres de citoyens s'adressant aux autorités attestent de nuisances sur les voies proches des habitations. Par ailleurs, la population communale passe de près de 4000 en 1950 à 13'350 en 1970. Si chaque prillérain ne possède évidemment pas sa propre voiture, on peut toutefois imaginer une augmentation massive de la circulation routière dans la commune en 20 ans, de surcroît sur un maillage viaire dont l'étendue n'a presque pas changé depuis le début du siècle, hormis pour les voies desserte ajoutées pour les nouvelles habitations (Figure 181). En outre, sans en connaître toutes les raisons, la population communale diminue de près de 1500 habitants entre 1970 et 1980. On peut supposer que la ville ait atteint un point de saturation puisque le nombre de prillérains ne retrouvera jamais le niveau de 1970, pas même aujourd'hui, alors que les bâtiments se sont multipliés. Le phénomène se reproduit dans une moindre mesure à Renens et à Pully, alors qu'il est inconnu des autres communes de l'agglomération lausannoise dont la croissance démographique est bien plus modérée durant les décennies d'après-guerre (Figure 117). On peut donc supposer que l'urbanisme de Prilly, Renens et Pully n'ait pas suivi le boom démographique et offre par conséquent une attractivité et des conditions de vie moindres que les communes voisines plus petites en nombre d'habitants. L'exode urbain ne se produit donc pas seulement des grands centres vers les périphéries et les campagnes, mais également au sein même des périphéries en fonction de leur niveau d'urbanisation.

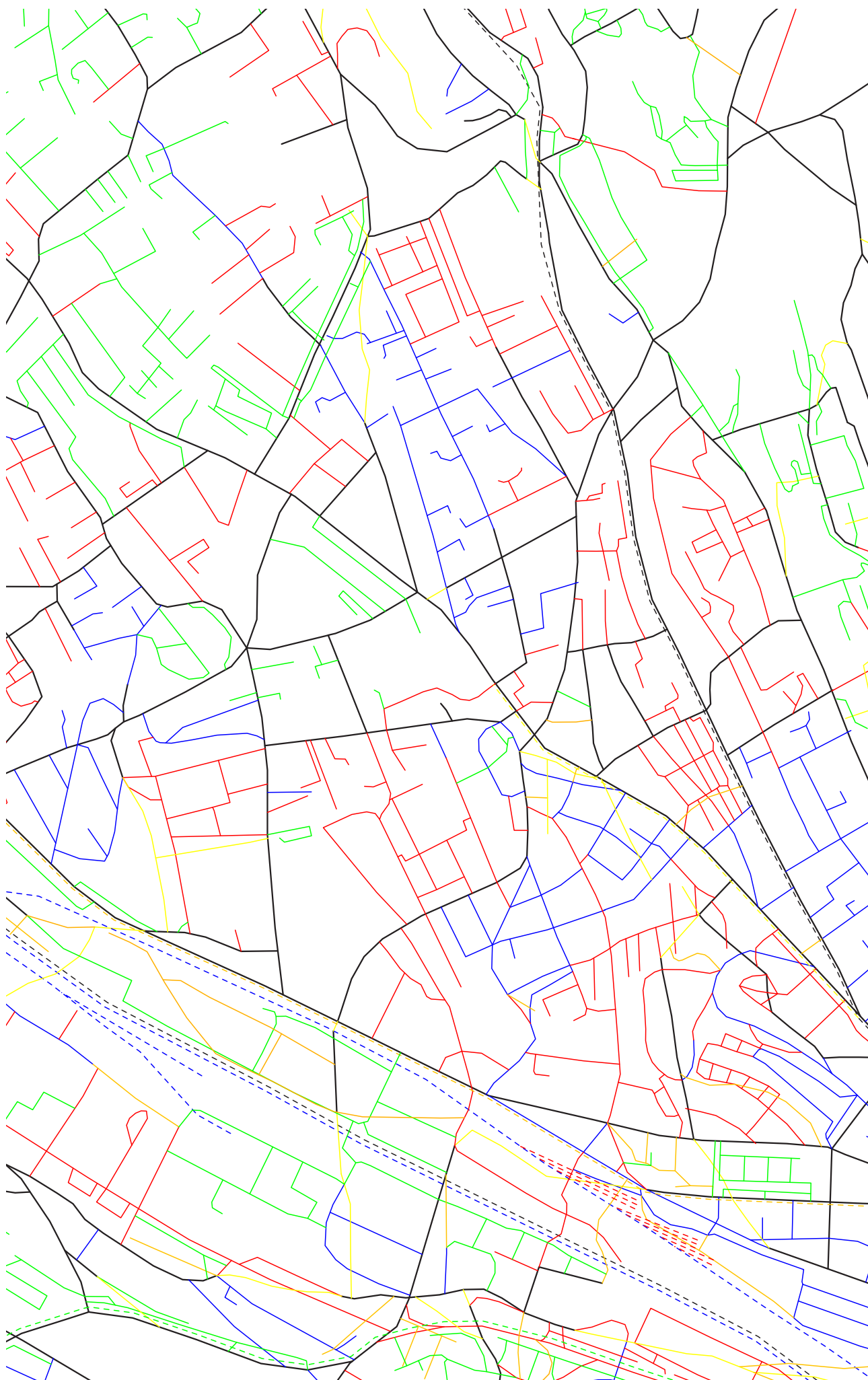


Figure 181 Plan des réseaux viaires et ferroviaires autour de Prilly classés selon l'époque de construction, 2023 1 : 10'000

Route : construction

Avant 1900		27%
1900 - 1950		15.9%
1950 - 1975		26.6%
1975 - 2023		20.7%

Route : démolition

avant 1900 :		
démolie entre 1900 - 1950		1.5%
1950 - 1975		4%
1975 - 2023		0.3%

1900 - 1950 :		
démolie entre 1950 - 1975		2.5%
1975 - 2023		0.1%

1950 - 1975 :		
démolie entre 1975 - 2023		1.3%

Rail : construction

Avant 1900		25.5%
1900 - 1950		40.9%
1950 - 1975		6.2%
1975 - 2023		10.1%

Rail : démolition

avant 1900 : démolie entre		
1950 - 1975		4.7%
1900 - 1950 :		
démoli entre 1950 - 1975		12.6%

Est-ce que l'automobile a engendré la construction d'innombrables kilomètres de routes ?

D'une part, le réseau routier d'avant 1900 constitue toujours l'armature de base du réseau actuel et sa structure n'est donc pas profondément altérée. Les suppressions de tracés sont étonnement peu fréquentes par rapport aux démolitions de bâtiments. D'autre part, il y a bel et bien une construction massive de nouvelles routes en parallèle de la motorisation de masse. Celles-ci sont presque exclusivement des voies de desserte et constituent près des deux tiers de l'étendue linéaire du réseau routier sur le cadrage. Le fort lien entre infrastructure routière et urbanisation est évident.

Source : OSM, swisstopo et Cadastre cantonal vaudois de septembre 2023

Route : évolution de l'étendue en km

1900	52.3	
	+ 29.7	- 2.4
1950	79.8	
	+ 44.5	- 10.5
1975	113.7	
	+ 33.1	- 2.7
2023	144.1	

Rail : évolution de l'étendue en km

1900	6.3	
	+ 8.6	
1950	14.9	
	+ 1.3	- 3.6
1975	12.5	
	+ 2.1	
2023	14.6	

Le dessin ci-contre représente autant de routes que possible mais demeure incomplet car de nombreuses voies d'accès privées ne sont pas représentées sur les cartes qui ont servi de base à l'élaboration du dessin.

Les rectifications et légères corrections des tracés ne sont pas prises en compte, de même que leur largeur et différents aménagements routiers, comme les giratoires.

On constate une densification du maillage viaire à partir du réseau séculaire dont la forme n'a pratiquement pas changé.

Le réseau ferroviaire s'est majoritairement construit avant la moitié du 20^e siècle et l'essentiel de sa démolition a lieu entre 1950 et 1975, ce qui correspond à la tendance nationale.

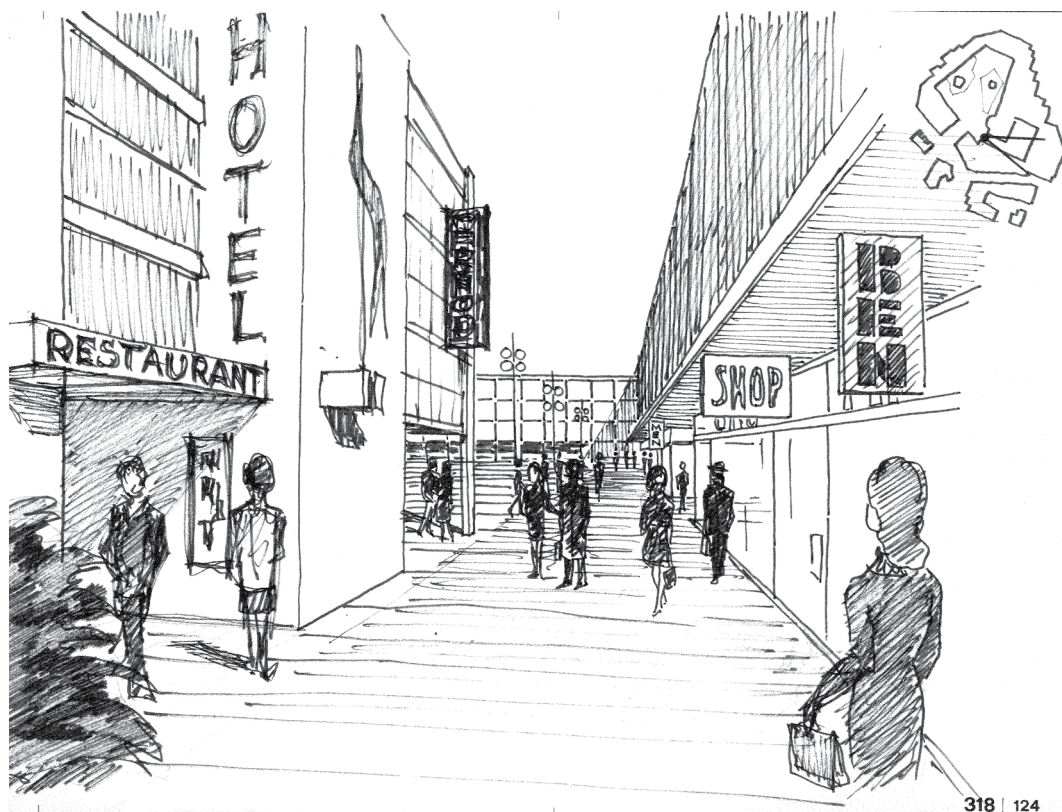


Figure 182 Perspective issue du projet de centre-ville piéton de Prilly de 1975
Source : Archives communales de Prilly

Face au départ de ses administrés, les autorités prilléraines commandent donc une étude de transformation du centre-ville d'une ampleur jamais vue jusqu'ici, ce qui témoigne de l'importance de l'affaire. Afin de générer un centre-ville pour Prilly, qui n'en a jamais vraiment eu, un noyau est délimité par une voie routière circulaire, à moitié nouvelle et qui se confond à moitié avec des voies existantes. Les dimensions ambiguës de l'anneau circulaire se situent entre le périphérique et le giratoire. Dans ce nouveau centre, seulement quatre bâtiments de valeur historique sont conservés, autour desquels se déploie un immense complexe commercial qui accueille restaurants, magasins, hôtels et services en tout genre. En son centre se trouve une tour qui contient vraisemblablement des logements. En bref, il s'agit de créer un centre-ville presque entièrement commercial et neuf sans grande considération pour le contexte existant.

Le projet exprime tout le malaise de la société des années 1970 vis-à-vis de l'automobile, indésirable mais indispensable. La gestion des flux est claire : les piétons sont souverains dans un centre-ville autour duquel les voitures ne peuvent qu'orbiter. En surface seulement, car le complexe commercial piéton se doit de rester attractif pour les automobilistes des environs et est munit en conséquence de trois niveaux de parking souterrain. Les voitures sont donc à la fois exclues et discrètement les bienvenues par le sous-sol. La possibilité que l'afflux massif de véhicules vers le centre commercial ne congestionne et n'enfume le reste de la commune ne semble pas avoir été considérée.

On peut donc se demander si ce projet ne vise pas davantage à adapter la ville à l'automobile plutôt que de la restituer aux autres usagers de la route. L'ampleur des infrastructures dédiées aux voitures surpasse finalement ce qu'est offert aux piétons, qui n'ont que la chance de déambuler dans un îlot consumériste au milieu d'une ville bientôt enfumée par les gaz d'échappement. Bien que ce projet ne soit



Figure 183

Orthophoto illustrant le périmètre du projet de transformation du centre de Prilly de 1975

La ligne traitillée indique la position approximative de l'anneau circulatoire qui correspond grosso modo à un giratoire de 220 mètres de diamètre, soit entre 5 et 10 fois plus grand que la dimension habituelle. La surface intérieure occupée par le centre commercial représente près de 4 hectares.

Source : swisstopo

1 : 2500



Figure 184 Plan issu de l'étude pour la transformation du centre de Prilly de 1975

Les routes de Cossonay, du Chasseur et des Flumeaux sont interrompues par une grande ceinture qui définit le périmètre du nouveau centre-ville de Prilly, principalement piéton. Seuls quatre bâtiments sont conservés et le reste est démoli au profit d'un centre commercial hors d'échelle.

Source : Archives communales de Prilly

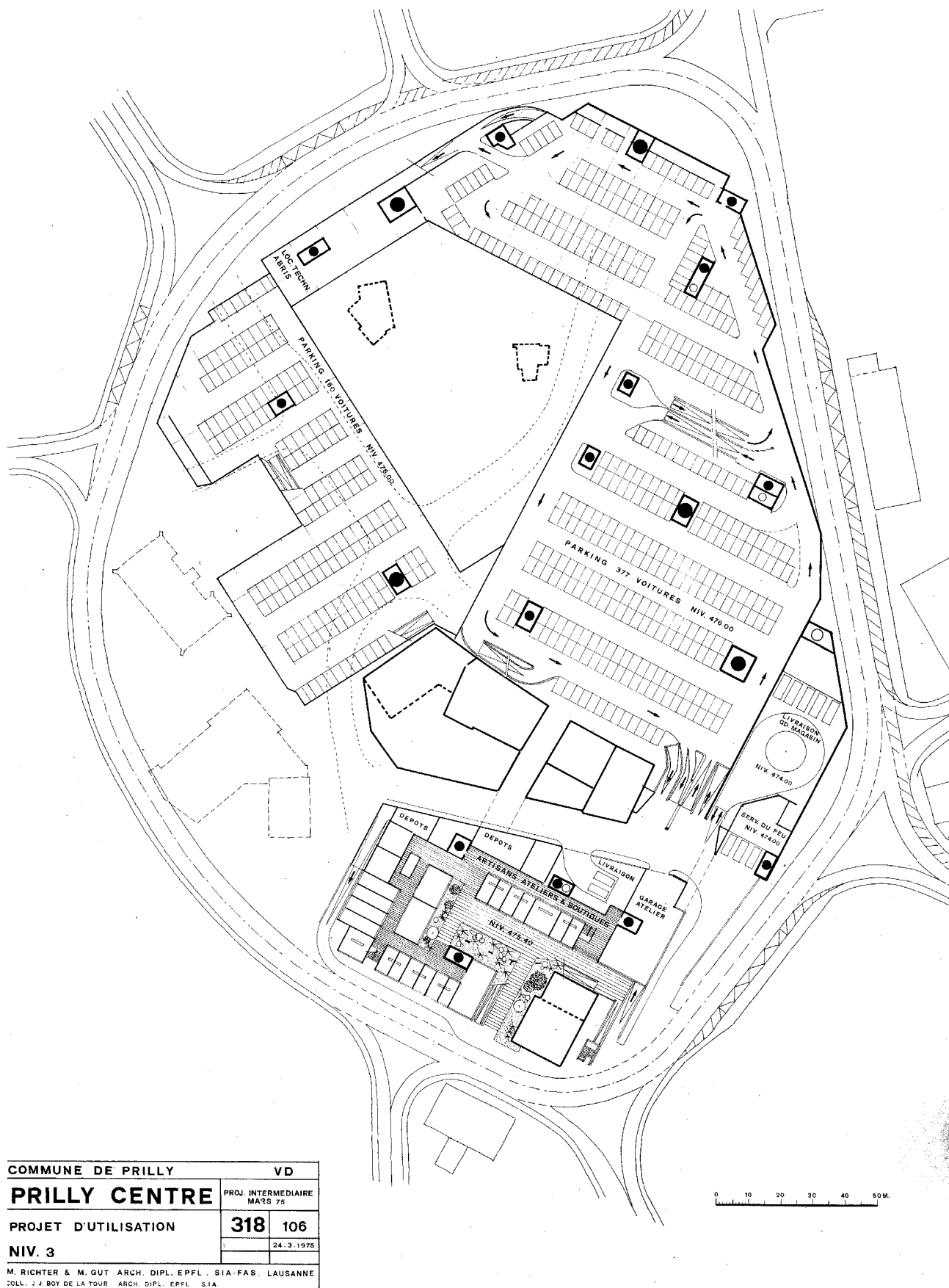


Figure 185

Plan du 3^e niveau souterrain issu de l'étude pour la transformation du centre de Prilly de 1975

Si le centre-ville se veut entièrement piéton, les sous-sol ne servent en revanche presque qu'au stationnement des automobiles. L'accès au parking requiert en outre une intrusion des véhicules au sein du centre piéton.

Source : Archives communales de Prilly



Figure 186 Diagrammes de circulation issus de l'étude pour la transformation du centre de Prilly de 1975
 Source : Archives communales de Prilly

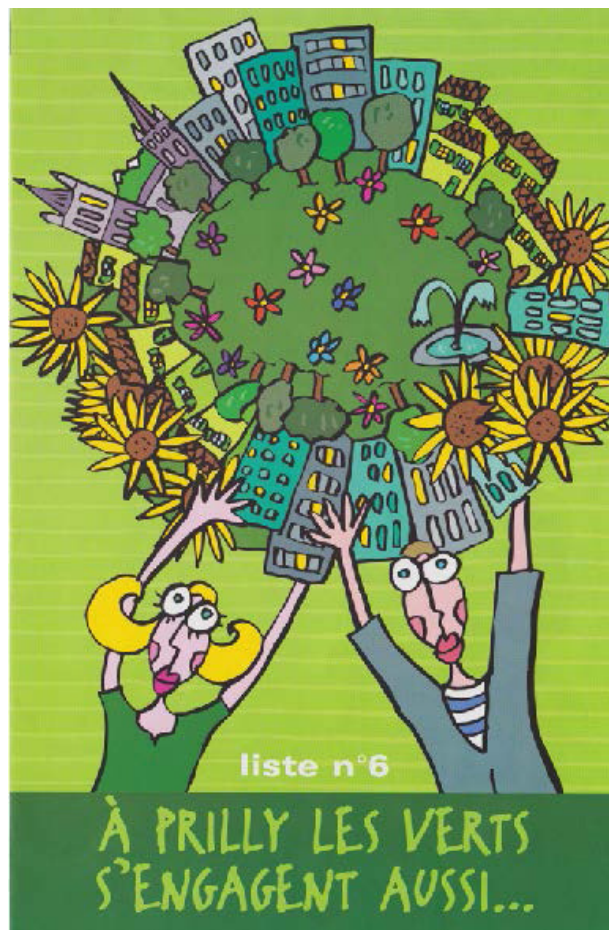


Figure 187
Prospectus du parti des Verts pour
les élections à Prilly, 2001

La ville idéale sans route.

Source : Archives communales de
 Prilly

jamais réalisé, il met en doute l'idée de changement de paradigme vers une plus grande modération de l'adaptation des milieux urbains aux transports à partir des années 1970 en Suisse. Si l'intention de créer un centre-ville piéton est louable, les moyens mis en œuvre sont démesurés et traduisent une approche technocrate de la résolution des problèmes urbains. De manière générale, le discours sur le changement d'attitude des autorités des villes vis-à-vis de l'automobile dès les années 1970 est incomplet, parce qu'il n'est pas précisé ce qu'est entendu par ville. Est-ce que Prilly est une ville ou parle-t-on seulement de Lausanne ? Aux yeux des urbanistes d'aujourd'hui, la ville est territoire mais de nombreux experts de la mobilité cités durant l'exposé sont encore empêtrés dans la binarité ville-campagne, ce qui complique la compréhension de leurs commentaires. Ainsi, l'explication n'est que partielle. Qu'en est-il des zones rurales, périphériques, de montagne, ou tout ce qui n'est pas rangé dans la catégorie urbaine ? Est-ce que l'expansion de l'automobilité s'y poursuit sans contestation ni interruption ?

Se pose alors la question de savoir dans quelle mesure le tournant écologique des années 1970 concerne la commune de Prilly. Si le projet précédemment présenté ne semble même pas s'y rattacher symboliquement, la verdure est étrangement absente des dessins, d'autres éléments tendent à exprimer sa relative marginalité. Premièrement, d'un point de vue de la représentation politique, les premiers députés écologistes n'intègrent le conseil communal qu'en 2001. Alors que le lausannois Daniel Brélaz devient en 1979 l'un des premiers écologistes au monde à siéger dans un parlement national, on ne peut que constater le retard de la commune de Prilly. Deuxièmement, dans un recueil de témoignages de prillérans ayant habité la commune depuis les années 1950, les thèmes de l'écologie, l'environnement, la consommation énergétique ou la pollution ne sont pas abordés. Seul le récit d'une femme, déjà engagée auprès du parti Les Verts avant son arrivée dans la commune

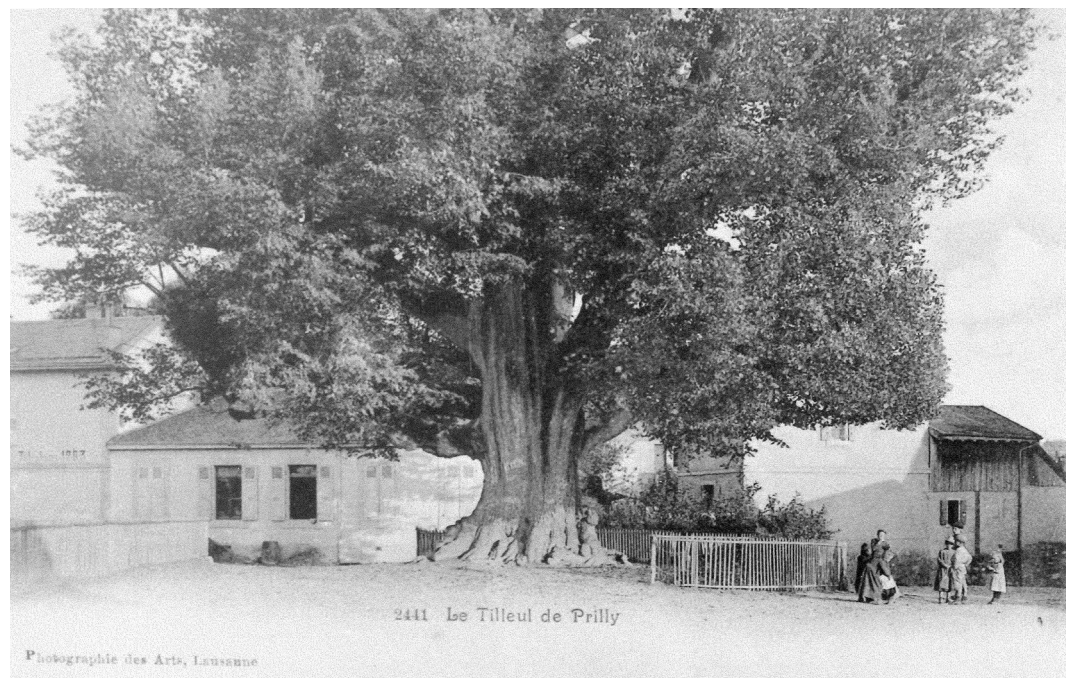


Figure 189 Photo du tilleul de Prilly, vers 1900
Source : Archives communales de Prilly

commercial est réduit à un seul bâtiment, le parking souterrain n'a que deux niveaux et l'anneau routier devient un giratoire. Une différence importante tient au fait que ces sont désormais les piétons qui sont envoyés sous terre pour laisser la priorité aux voitures en surface. Ceci illustre l'absence d'évolution des principes guidant l'aménagement de la voie en milieu urbain depuis l'après-guerre. Même après le tournant des années 1970, le piéton ne mérite pas mieux qu'un passage souterrain.

Par-dessus tout, l'importance symbolique de l'introduction du giratoire au centre de Prilly est cruciale. Dès ses origines, Prilly se caractérise comme un lieu de passage, construit de manière éparse le long de voies routières. À l'époque où les cartes sont peu courantes, des éléments distinctifs du paysage sont pris comme point de repère pour se déplacer. À Prilly, un majestueux tilleul prend ce rôle et il est écrit en 1883 que « *tous les Lausannois et la plupart des habitants de notre canton connaissent le grand tilleul de Prilly* »¹⁸⁹. Malheureusement, en 1913, l'arbre qui définit le centre de Prilly, voire son existence visuelle, est rongé de l'intérieur et abattu. Désormais, situé sur le croisement historique de la commune, le giratoire prend le flambeau. Pour le voyageur moderne, qui préfère s'orienter avec un GPS plutôt que les signes paysagers remarquables, l'indicateur géographique de Prilly sur Google Maps se trouve exactement sur le giratoire de Prilly-Centre, le totem central de la commune et son phare directionnel. Comment y voir autre chose que la subordination de la ville à l'écoulement fluide du trafic routier. Quelle célébration de l'automobilité !

189 « Curieux documents sur le tilleul de Prilly », *Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande*, n° 21 (3 novembre 1883).

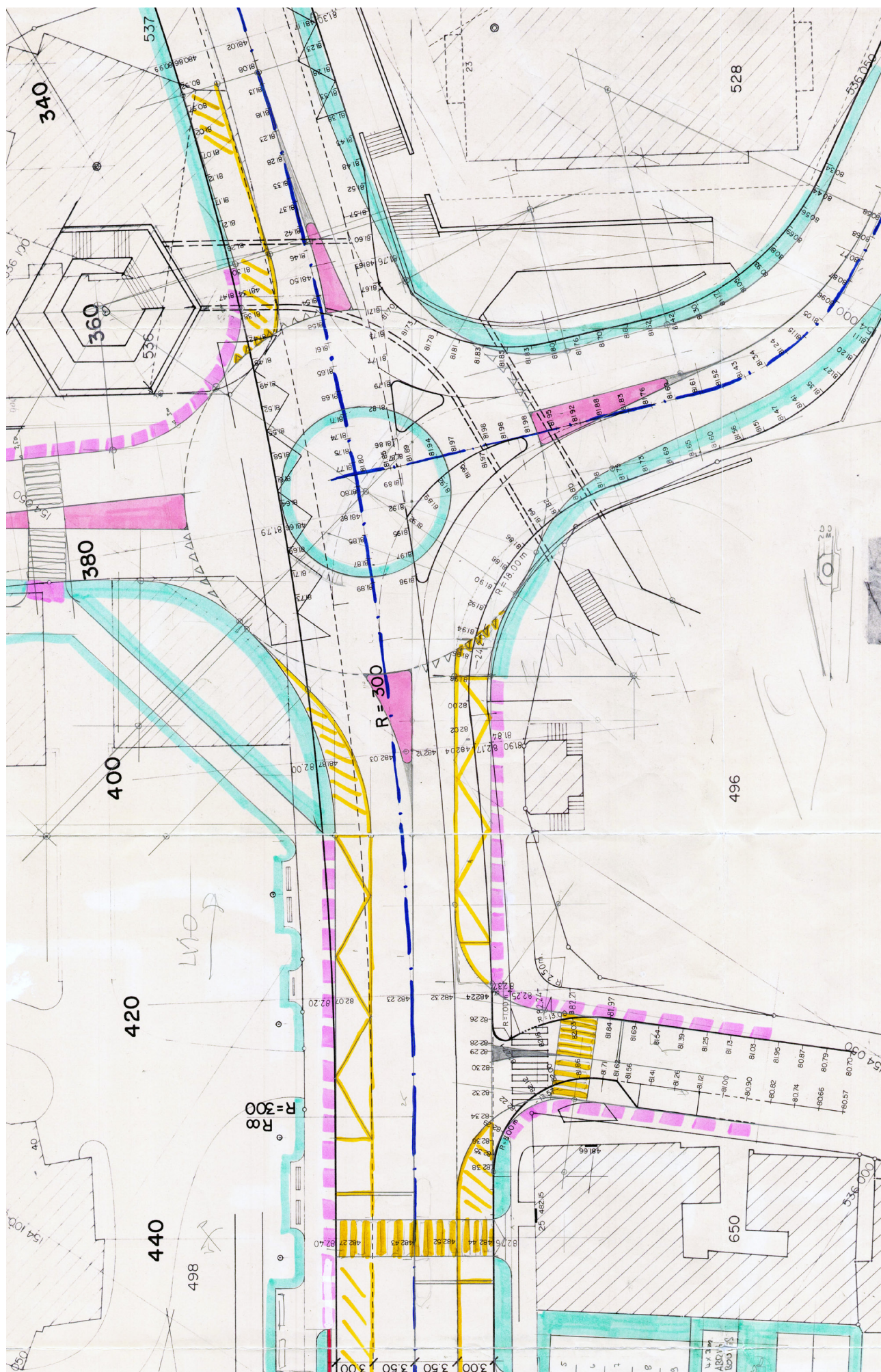


Figure 190 Plan d'étude pour la construction du giratoire de Prilly-Centre, 1989

Source : Archives communales de Prilly



Figure 191 **Orthophoto indiquant le repère géographique Google Maps de Prilly sur son giratoire central,**
2024
Source : Google Earth

Synthèse et perspectives

En quelques décennies, l'automobile passe d'une bizarrerie roulante pour aventuriers fortunés à un des objets les plus déterminants du 20^e siècle. Après les victoires politiques, spatiales et sociales de l'entre-deux-guerres, toutes les préconditions à son expansion fulgurante sont réunies. Les plans d'un réseau autoroutier européen sont tracés, les réglementations de circulation routière s'homogénéisent et toutes les entraves à la conduite fluide de l'automobile – les piétons, les cyclistes, les charrettes, les animaux – sont envoyées sur les bas-côtés afin de laisser la voie libre pour le véhicule du futur.

Après les temps restrictifs et difficiles de la seconde guerre mondiale, l'automobile est prête à redémarrer à plein régime. Emmenée par l'exceptionnelle croissance économique des années d'après-guerre, elle inonde les routes comme un raz-de-marée et entame son âge d'or durant lequel rien ne semble lui résister. Des sommes colossales sont investies pour le développement de l'infrastructure routière et pour l'adaptation de l'environnement bâti à l'extraordinaire trafic routier : les voies sont élargies, rectifiées, prolongées et aplanies, les carrefours deviennent giratoires, les places des aires de stationnement et les rez-de-chaussée des garages.

Le rapport à l'espace et au temps est bouleversé. Les contraintes de distance sont supplantées par des questions d'accessibilité. La spécialisation fonctionnelle est enfin rendue possible jusqu'au dernier recoin du territoire suisse. L'urbanisation suit le dense maillage viaire et lieux de vie, de travail, de consommation et de loisirs s'éloignent les uns des autres à mesure que l'automobile gagne en vitesse. Les frontières traditionnelles du territoire éclatent par le mouvement libérateur mécanisé, qui donne le sentiment à son conducteur de contrôler l'espace et le temps.

Cependant, en se démocratisant, l'automobile perd ses avantages. Le mouvement libre et fluide cède le pas aux embouteillages. L'expansion de l'automobilité est freinée durant les années 1970. Ses excès sont décriés et un changement de cap dans la politique des transports s'impose. La soumission des villes au trafic motorisé ne peut pas se poursuivre. Sans n'avoir vraiment jamais perdu en importance absolue, les transports en commun sont réinvestis par les autorités planificatrices, notamment au nom de l'environnement. Néanmoins, l'automobile traverse les turbulences sans souci. Désormais indispensable à la vie quotidienne, rien ne semble pouvoir lui mettre des bâtons dans les roues. Peu de temps après la secousse du choc pétrolier de 1973, le taux de motorisation repart à la hausse, ainsi que le nombre de détenteur de permis de conduire et la quantité et le nombre de déplacement réalisé en automobile. L'évolution de la situation à Prilly dès les années 1970 illustre tant l'influence marginale du tournant écologique sur les politiques des transports locales que la poursuite de l'adaptation des milieux urbains à l'automobile en dépit d'un hypothétique changement de paradigme.

Ainsi, dès la fin des années 1970, l'automobilité résiliente de ses critiques atteint une maturité qui semble lui garantir la postérité. De manière spectaculaire, le système surmonte les goulots d'étranglement à priori indépassables pour continuellement croître. La tendance ne semble pas prête de s'arrêter. Les prévisions actuelles des experts des transports de la confédération suisse tablent sur une augmentation de la quantité de déplacements, réalisés toujours majoritairement en automobile. En outre, les idéaux de vitesse et de liberté sont toujours en vogue. Dans un monde de plus en plus technicisé, globalisé et individualisé, les personnes, les capitaux, les



Figure 192

Dessin de bande dessinée « Prisonnier de la voiture de la naissance à la mort », 2007

Source : Andy Singer, Cartoons. Le cauchemar automobile, Paris, L'Échappée, 2007, p. 6.

biens et les idées sont supposés être en mouvement permanent¹⁹⁰. Une grande mobilité est une condition *sine qua non* au bon fonctionnement des sociétés modernes libérales. « Plus vite, plus loin, moins cher et plus encore » résumant l'évolution de la mobilité suisse au 20^e et début du 21^e siècles¹⁹¹.

Toutefois, l'expansion de l'automobilité n'est pas gratuite. D'un point de vue financier, les incroyables libertés acquises au cours des dernières décennies en matière de déplacement l'ont été dans une large mesure à crédit. Si pour les usagers, le prix de la mobilité ne fait que diminuer depuis le début du 20^e siècle, les coûts répercutés sur la collectivité ont été multipliés par 20 entre 1950 et 2015, sans même tenir compte des externalités négatives des transports qui se chiffrent à 12.8 milliards de francs pour la seule année de 2023¹⁹². De plus, les transports ont une emprise au sol gigantesque : plus d'une fois et demie supérieure aux surfaces des habitations et des commerces¹⁹³. Leur incroyable essor durant le 20^e siècle n'a toutefois apporté presque aucuns avantages aux mobilités non motorisées. Alors que près de 38% des émissions des CO₂ suisses sont imputables aux transports, dont presque l'intégralité revient au trafic routier¹⁹⁴, comment une augmentation future des déplacements, même en transports publics, peut-elle être conciliée avec l'idée de développement durable ?

L'insatiable croissance de l'automobilité est cependant paradoxale. Ses idéaux de vitesse et de liberté sont mis en cause par sa propre expansion. Les vitesses de déplacement cessent d'augmenter depuis les années 1970, à partir desquelles les temps de parcours s'allongent de même que les heures perdues dans les embouteillages¹⁹⁵. Le conducteur libre, maître de l'espace et du temps est en passe de devenir passager du système automobilité, dont il est déjà dépendant. Aujourd'hui, présente de la naissance à la mort, du trajet pour l'accouchement à l'hôpital au corbillard qui

190 Sieber, *Schneller, weiter, billiger, mehr?*, 187-96.

191 C'est l'une des thèses principales de Markus Sieber.

192 Sieber, 196.

193 Paola Viganò, Martina Barcelloni Corte, et Antoine Vialle, « Le sol de la ville-territoire: Projet et production de connaissances », *Revue d'anthropologie des connaissances* 14, n° 4 (2020): 19.

194 OFEV – Système d'information sur les émissions en Suisse (EMIS), 2023, en ligne, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/accidents-impact-environnement/impact-environnement.html> (consulté le 12.01.2024)

195 Cogato-Lanza et al., *Post-car world*, 47.

mène le défunt à sa dernière demeure, l'automobile accompagne toute l'existence humaine. Toutefois, comme pour beaucoup d'autres merveilles technologiques, on peut se demander si elle est encore au service de l'être humain et pas l'inverse.

En effet, pour jouir de la vitesse libératrice sans limite, le tribut à payer est lourd. Parmi toutes ses conséquences délétères, la pire tient dans la capacité contagieuse de l'automobile à générer des espaces stériles. Agissant aux côtés d'autres phénomènes comme la spécialisation fonctionnelle et la quête productiviste d'efficacité à outrance, l'automobilité façonne sournoisement un espace public morne, déshumanisé, principalement habité de carcasses en acier stationnées 23h sur 24, où la propriété individuelle grignote autant d'espace que possible. Le règne de l'efficacité chasse l'humain, qui doit se plier à la mécanique rationnelle de l'organisation des flux. Le plaisir et la spontanéité de la mobilité sont anéantis.

Toutes formes de déplacement qui visent avant tout la vitesse et l'efficacité nécessitent une infrastructure implacable pour fonctionner. Ceci est valable pour l'automobile, le train et l'avion. Depuis la capsule hermétique, l'espace franchi est consommé. La technologie n'est d'aucune aide pour y remédier, bien au contraire. Alors que la voiture autonome est promue comme un moyen de se libérer de la besogne de la conduite, a-t-on songé une seule fois à l'environnement générique et prévisible que nécessite la voiture autonome pour être autonome ? La question provocatrice pour son temps soulevée par l'architecte Cedric Price en 1966 est toujours d'actualité :

La technologie est la solution, mais quelle était la question ?

Deux ans plus tôt, Lewis Mumford rappelle que la ville existe non pas pour véhiculer l'incessant va et vient du trafic mais pour rendre possible des expériences humaines riches et complexes. En dépit des fantaisies technophiles, la lenteur se présente comme le seul moyen de redonner sens à l'expérience du déplacement. Tandis que l'automobiliste avale les kilomètres avec indifférence, le piéton déambule, flâne, se promène, marche, se hâte, se détend, discute, commerce, s'approvisionne, contemple, joue, trotte, se pavane, parade, danse. Au contraire d'être englouti, l'espace parcouru est éprouvé et ressenti. Cependant, il n'y a pas de place pour ces futiles déambulations sur la voie automobile, où la vitesse prime et la lenteur est pathologique. De plus, l'espace viaire fonctionnaliste n'est qu'une partie du monumental édifice idéologique libéral qui a porté à maturité l'automobilité et continue de la défendre. C'est pourquoi la décélération de la mobilité est inconcevable en dehors d'un ralentissement général des modes de vie et un changement du système de valeurs qui lui soit favorable.

Il n'est toutefois peut-être pas nécessaire de démolir tout l'édifice automobile. Alors qu'on pourrait admettre que l'automobile instaure une rupture historique fondamentale, voire paradigmatique, tant dans du point de vue de la mobilité que de l'aménagement du territoire, son infrastructure ne lui est pas exclusive : « *tous les dispositifs spatiaux que l'on considère comme propres à l'automobile, furent en fait élaborés et promus avant son apparition* »¹⁹⁶. Ainsi, la possible transformation des espaces de l'automobile ne part pas de zéro. Si l'intransigeante exigence d'efficacité du déplacement est abandonnée, les espaces de circulation présentent des opportunités de design considérables. Les parkways démontrent que la dimension fonctionnelle de l'infrastructure viaire se conjugue aisément avec d'autres qualités,

196 C'est l'un des thèses centrales d'Éric Alonzo, *L'architecture de la voie*, 21. Que les différentes observations durant l'exposé confirment.

paysagères, esthétiques ou bioclimatiques par exemple. En outre, la voie, considérée comme un « fait urbain »¹⁹⁷, incorpore dans sa forme séculaire une diversité d'usages et de modes de déplacement. Il n'est pas nécessaire de faire voler en éclat l'asphalte des routes, lorsqu'il suffit peut-être de le gratter précautionneusement pour y inscrire une signification nouvelle¹⁹⁸. Alors qu'aujourd'hui, les prouesses de l'ingénierie sont capables d'informer la matière à volonté, sans toutefois en fournir de sens, c'est peut-être dans la permanence de la forme de l'infrastructure routière et dans ses usages passés que se trouve le futur de la voie.

197 Aldo Rossi et Françoise Brun, *L'architecture de la ville*, Collection Archigraphy (Gollion : Infolio, 2016), 60-61.

198 André Corboz, « Le territoire comme palimpseste », *Diogène* 121 (1983): 35.

Table des illustrations

Figure 1	Plan de Prilly, 1902	9
Figure 2	Orthophoto situant Prilly dans l'Ouest lausannois, 2023	10
Figure 3	Plan situant Prilly dans l'Ouest lausannois, 2023	11
Figure 4	Orthophoto de Prilly et ses alentours et encadrement de l'avenue de Floréal, 2023	12
Figure 5	Plan de Prilly et ses alentours et encadrement de l'avenue de Floréal, 2023	13
Figure 6	Orthophoto de l'avenue de Floréal à Prilly, 2023	14
Figure 7	Graphique du rapport entre densité humaine, taux de motorisation (nombre de voitures par habitant) et mixité fonctionnelle (nombre d'emplois par habitant).....	17
Figure 8	Plan de Prilly et ses alentours : distinction des époques de construction en couleur, 2023	18
Figure 9	Plan du niveau de desserte routière dans l'Ouest lausannois, 2017	20
Figure 10	Plan du niveau de desserte des transports publics dans l'Ouest lausannois, 2017....	21
Figure 11	Extrait du plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, 2021	22
Figure 12	Plans issus du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM), 2016	23
Figure 13	Graphique des revenus fiscaux par habitant pour différentes communes de l'agglomération lausannoise, 1880.....	25
Figure 14	Graphique des revenus fiscaux communaux à Prilly, 1891-1900	26
Figure 15	Plan de l'utilisation des sols à Prilly, 1904.....	28
Figure 16	Photo des villas du château à Prilly, vers 1910	29
Figure 17	Photo du quartier de Floréal, vers 1920	29
Figure 18	Photo de la route du Chasseur à Prilly, vers 1900.....	30
Figure 19	Photo de la route de Cossonay à Prilly, vers 1910	30
Figure 20	Photo de la laiterie de la Pernette et ses livreurs à Prilly, 1930.....	31
Figure 21	Photo de la route de Cossonay à Prilly. 1923	31
Figure 22	Tableau de la part modal en personne-kilomètre des différents moyens de transport à Zürich, 1910 et 1940	32
Figure 23	Tableau des longueurs des réseaux de transport public en Suisse (km), 1920-1945	33
Figure 24	Tableau du nombre de passagers des transports publics en Suisse en million par année, 1920-1945	33
Figure 25	Graphique de l'évolution de la proportion de pendulaires au sein de la population active par canton, 1910-1950	34
Figure 26	Bergsehnsucht : caricature des excursions dans les montagnes suisses, 1930	37

Figure 27	Plan et perspective d'un îlot barcelonais traversé en sous-sol par une ligne de chemin de fer, d'après l'avant-projet de « docks » d'Ildelfons Cerdà, 1863	40
Figure 28	Coupe d'une rue barcelonaise de 35 mètres de large dont le centre est destiné au transport ferroviaire, par Ildelfons Cerdà, 1855	40
Figure 29	Coupe d'une rue londonienne montrant les circulations terrestres et souterraines, 1860	41
Figure 30	Coupe d'un croisement de voies ferrées new-yorkaises, 1907	41
Figure 31	Coupe de la Cité linéaire d'Arturo Soria y Mata, 1894	42
Figure 32	Plan d'un tronçon de la Cité linéaire d'Arturo Soria y Mata imaginée en 1894.....	42
Figure 33	Plan axonométrique du projet de ville linéaire pour Magnitogorsk par Ivan Leonidov projeté en 1930.....	43
Figure 34	Dessin de la couverture du livre Roadtown d'Edgard Chambles publié en 1910.....	43
Figure 35	Plan et coupe perspective de La Great Victorian Way de Joseph Paxton : un projet non réalisé d'un bâtiment infrastructure de 33 kilomètres de long, 1855.....	44
Figure 36	Plan du projet de chemins de fer entre Lausanne, Morges et Bussigny par la Compagnie Ouest Suisse, 1853	46
Figure 37	Plan du parcellement des terrains «En Floréal» et «Derrière le Château» à Prilly, 1902	47
Figure 38	Graphique de l'évolution démographique à Prilly, 1850-1950	47
Figure 39	Photo de la gare de Prilly-Cery sur la ligne du LEB, 1910.....	48
Figure 40	Photo de la ligne de tram 9-19 reliant Renens à St-François avec l'usine Bobst SA en arrière plan, 1938.....	48
Figure 41	Photo de l'inauguration de la ligne de tram 7-17 reliant Prilly à Lausanne, 1899....	49
Figure 42	Photo du centre de Prilly et de la route de Cossonay fuyant en direction de Lausanne, 1908.....	49
Figure 43	Plan de Prilly, 1931	50
Figure 44	Photo du revêtement d'une route avec du gravier, 1940	52
Figure 45	Graphique de l'évolution du revêtement des routes cantonales vaudoises, 1933-1960.....	53
Figure 46	Photo du goudronnage d'une route à Bâle, 1915	54
Figure 47	Plan d'une rue laboratoire de revêtements routiers à Zürich, 1915	55
Figure 48	Plan d'extension et d'amélioration du réseau routier de Lausanne et de ses environs, 1905	55
Figure 49	Photos de la route principale à Herisau (AI) avant et après son revêtement, 1911 ...	56
Figure 50	Photo de la route de Cossonay à Prilly, 1904.....	57
Figure 51	Photo de la route de Cossonay à Prilly, 1935.....	57

Figure 52	Gravure d'une rue londonienne à la merci du chaos circulatoire, 1872.....	59
Figure 53	Dessins de l'avenue de l'Impératrice à Paris par Auguste Alphand, 1867.....	60
Figure 54	Perspective de l'avenue Unter der Linden à Berlin, vers 1800.....	60
Figure 55	Plan d'un tronçon du Eastern Parkway à Brooklyn par Olmsted et Vaud, 1868.....	61
Figure 56	Plan du système de parcs et parkways prévu par Olmsted et Vaud pour la ville de Boston, 1876.....	62
Figure 57	Photo de l'Ocean Parkway projeté par Olmsted et Vaud à Brooklyn, 1894	62
Figure 58	Plan du quartier résidentiel Riverside de 650 hectares par Olmsted et Vaud, 1869..	63
Figure 59	Plan et aquarelle du hameau de Blaise conçu par John Nash en 1793 et réalisé en 1811	63
Figure 60	Coupe d'une rue par Pierre Patte, 1769.....	64
Figure 61	Diagramme de la circulation des omnibus et des trains autour de Londres, 1907....	65
Figure 62	Diagrammes de carrefours soumis aux flux de circulation par Ildefons Cerdà, 1863.....	66
Figure 63	Dessins de solutions architecturales pour les carrefours et angles des bâtiments par Eugène Hénard, 1906	66
Figure 64	Dessins du boulevard à redans par Eugène Hénard, 1903	67
Figure 65	Dessins du carrefour à voies superposées par Eugène Hénard, 1906	67
Figure 66	Diagrammes de la circulation des voitures sur des carrefours de plusieurs voies par Eugène Hénard, 1906.....	68
Figure 67	Diagramme du carrefour à giration par Eugène Hénard, 1906	68
Figure 68	Dessins du carrefour à giration appliqué à un croisement de grands boulevards parisiens par Eugène Hénard, 1906	69
Figure 69	Perspective du projet de passerelle pour un croisement parisien par Hector Horeau, 1866	70
Figure 70	Coupes de l'évolution de la rue par Eugène Hénard, 1906.....	71
Figure 71	Perspective de la ville de l'avenir par Eugène Hénard, 1906.....	73
Figure 72	Graphique du taux d'automobile par habitant, comparaison entre la Suisse romande et la moyenne nationale, 1920-2000	75
Figure 73	Tableau du pourcentage d'automobiles suisses parmi les ventes en Suisse, 1919-1928.....	76
Figure 74	Tableau du nombre d'automobiles et son rapport au nombre d'habitant en Suisse, 1902-1950	76
Figure 75	Affiche publicitaire pour les automobiles suisses Martini, 1908.....	77
Figure 76	Chauffeurs automobiles équipés pour la course, vers 1900	79
Figure 77	Tract des opposants à l'automobile dans les Grisons, 1925.....	79

Figure 78	Tableau du nombre d'accidents mortels provoqués par les voitures, dont les automobiles en Suisse, 1902-1911	79
Figure 79	Photo d'une automobile sur une route de campagne vers Zurich, vers 1950.....	80
Figure 80	Photo de la course automobile du col de Klausen, 1922.....	80
Figure 81	Dessins destinés à l'éducation des piétons à Genève, 1920.....	85
Figure 82	Photo d'un cours de sensibilisation routière donné dans une école bernoise, 1935..	86
Figure 83	Images tirées d'un film pédagogique projeté aux écoliers lausannois durant la semaine de la circulation du 11 au 17 mai 1930	87
Figure 84	Photo d'un passage piéton bernois, 1935.....	88
Figure 85	Photos d'aménagements pour piéton dans différentes villes suisses, 1952	88
Figure 86	Dessin de presse : « L'ange gardien des enfants n'est plus à la hauteur de l'effrayante circulation ! », 1955.....	89
Figure 87	Dessin de presse « Psychose du trafic », 1930.....	89
Figure 88	Photo de la route cantonale 5 entre Soleure et Bienne, 1942.....	93
Figure 89	Photo du viaduc de Dorenbach à Bâle : mise en œuvre du principe de séparation des flux, 1935.....	93
Figure 90	Photo de la piste automobile de Long Island dans l'état de New York, 1909.....	96
Figure 91	Photo de la piste automobile Avus à Berlin, 1921.....	96
Figure 92	Photo de l'autoroute Milan-Laghi, vers 1925	97
Figure 93	Photo du Henry Hudson Parkway à New York, 1937	97
Figure 94	Photo de l'autoroute Munich-Salzburg, 1937	98
Figure 95	Photo du Drackensteiner Hang entre Stuttgart et Ulm, vers 1935	98
Figure 96	Plan du projet d'autoroute entre Gênes et Hambourg, 1926.....	100
Figure 97	Esquisse d'un réseau autoroutier européen, 1931	101
Figure 98	Plan du projet d'aménagement du territoire suisse par Amrin Meili, 1933	101
Figure 99	Perspective d'une réinterprétation de la CIAM City, imaginée vers 1930.....	103
Figure 100	Perspective de la Hochhausstadt de Ludwig Hilberseimer, 1924	103
Figure 101	Perspective de la ville pour 3 millions d'habitants de Le Corbusier, 1922.....	104
Figure 102	Photo de la maquette de Futurama présentée durant l'exposition universelle de New York et imaginée par Norman Bel Geddes et Albert Kahn, 1939.....	104
Figure 103	Photo de la section de l'exposition nationale suisse de Zurich consacrée au lien entre la route et le paysage, 1939	106
Figure 104	Photo de l'entrée de la section de l'exposition nationale suisse de Zurich consacrée au lien entre la route et le paysage, 1939.....	106
Figure 105	Affiche pour la promotion du tourisme automobile en Suisse, 1935.....	107

Figure 106	Photo de la villa du Platane à Prilly construite en 1906.....	111
Figure 107	Photo de la villa Stein à Garches conçue par Le Corbusier, 1926	111
Figure 108	Photo de la route de Cossonay et de Prilly-Centre, vers 1910	112
Figure 109	Photo de la route de Cossonay à Prilly, vers 1930	112
Figure 110	Photo de la route de Cossonay et de Prilly-Centre, vers 1945	113
Figure 111	Photo de la route de Cossonay et de Prilly-Centre, 1946.....	113
Figure 112	Photo d'une automobile et d'une voiture hippomobile sur une route de campagne en Basse-Saxe, 1925	114
Figure 113	Photo du croisement routier devant le Mittlere Brücke à Bâle, 1950	115
Figure 114	Photo du centre-ville de Berne, 1930	115
Figure 115	Photo de la Seebahnstrasse à Zürich, 1950	115
Figure 116	Graphique de l'évolution des dépenses des ménages de salariés suisses en catégories de consommation, 1919-1989	118
Figure 117	Graphique de l'évolution démographique dans différentes communes de l'agglomération lausannoise, 1900-2010	120
Figure 118	Graphique de l'évolution du nombre de véhicules motorisés dans la com- mune de Lausanne, 1933-2000.....	123
Figure 119	Graphique de l'évolution du nombre de véhicules motorisés dans le canton de Vaud, 1933-2000	123
Figure 120	Tableau du taux de motorisation (nombre de véhicule motorisé pour 1000 habitants) dans différents pays industrialisés, 1950-1970.....	123
Figure 121	Tableau de l'évolution du nombre d'automobile et du taux de motorisation en Suisse, 1902-2021	124
Figure 122	Graphique de l'évolution du nombre de personnes-kilomètres en million par moyen de transport en Suisse, 1950-2015.....	125
Figure 123	Tableau de la part modale entre transport public et transport routier privé en Suisse, 1950-1970	125
Figure 124	Graphique de l'évolution du prix de l'essence sans plomb 95 en Suisse, indexé à 2015 = 100, 1950-2015	125
Figure 125	Plan du réseau des tramways lausannois, 1958.....	127
Figure 126	Graphique de l'évolution de la part modal entre vélo, auto et moto dans le canton de Vaud, 1931-1986.....	128
Figure 127	Graphique de l'évolution du nombre d'accidents de personnes dans le canton de Vaud, 1930-2000.....	129
Figure 128	Graphique de l'évolution du nombre d'accidents en Suisse et dans le canton de Vaud, indexé à 1933 = 100, 1933-2000	129
Figure 129	Photo d'un passage piéton à Seelisberg (UR), vers 1960.....	131

Figure 130	Photo d'un passage piéton à Massagno (TI), 1961	131
Figure 131	Investissement totaux en millions pour les transports routiers et ferroviaires en Suisse, 1950-1970.....	132
Figure 132	Plan du projet de réseau autoroutier suisse, 1941	135
Figure 133	Plan du projet de réseau autoroutier suisse, 1958	135
Figure 134	Affiche des partisans du projet autoroutier suisse, 1961	136
Figure 135	Graphiques de l'évolution de la longueur du réseau autoroutier en kilomètre en Suisse (haut) et dans le canton de Vaud (bas), 1959-2000	137
Figure 136	Graphiques de l'évolution de la longueur du réseau routier en kilomètre en Suisse (haut) et dans le canton de Vaud (bas), 1924-2000	137
Figure 137	Photo de l'autoroute A1 vers Bern, 1963	138
Figure 138	Photo du chantier de l'autoroute entre Lucerne et Ennethrow, vers 1954	139
Figure 139	Photo de l'autoroute entre Lucerne et Ennethrow, vers 1955	139
Figure 140	Extrait de la publication de Le Corbusier « Mort de la rue » : éloge des échangeurs autoroutiers états-uniens et condamnation de la conception viaire traditionnelle, 1931.....	140
Figure 141	Copie d'une page du numéro « L'infrastructure routière » de la revue L'Architecture d'Aujourd'hui : la matérialisation des utopies futuristes, 1963	141
Figure 142	Dessins du Traffic Study pour Philadelphie de Louis Kahn, 1951.....	142
Figure 143	Diagramme de l'intensité des flux routiers à l'échelle suisse, 1964	143
Figure 144	Photo d'un croisement autoroutier à Auckland en Californie, 1963	144
Figure 145	Photo aérienne du chantier de l'autoroute A1 dans la région de la Côte, 1960	145
Figure 146	Plan du projet de la grande Ceinture Ouest entre Malley et Jouxens-Mézery, 1959.....	147
Figure 147	Extrait du plan du projet de la grande Ceinture Ouest, 1959	148
Figure 148	Photo aérienne de l'échangeur 2 Malley-St-Sulpice de l'autoroute A1, 1964	150
Figure 149	Photo aérienne du chantier de l'exposition nationale à Lausanne, 1963	150
Figure 150	Photo du centre de Prilly en direction du nord-ouest, vers 1960	151
Figure 151	Plan de l'agglomération lausannoise : distinction des époques de construction en couleur, 2023	152
Figure 152	Photo aérienne du quartier de Mont-Goulin en construction, vers 1959	154
Figure 153	Plans d'un immeuble d'habitation du projet « cité jardin west-end » non retenu au concours pour le quartier de Mont-Goulin, 1951	155
Figure 154	Plan des voies de desserte du quartier de Mont-Goulin après ses agrandissements, 1964	155
Figure 155	Plan du quartier de grand Pré à Prilly, 1962.....	156

Figure 156	Photo du quartier de grand Pré à Prilly, vers 1970.....	157
Figure 157	Photo du quartier de la Suettaz à Prilly, vers 1970.....	158
Figure 158	Photo des immeubles à l’avenue de Floréal 13 et 15 et de leur voie de desserte, Prilly, 2023	159
Figure 159	Photo aérienne du quartier de grand Pré et des immeubles sis avenue de Floréal à Prilly, 2005	160
Figure 160	Photo aérienne de la partie nord-est de Prilly, 2005.....	161
Figure 161	Photo du la route de Cossonay au centre de Prilly, vers 1950	162
Figure 162	Photo de piétons traversant la route du Chasseur à Prilly sous le contrôle d’agents de la circulation, vers 1960	162
Figure 163	Photo de l’avenue Floréal à Prilly, vers 1965.....	163
Figure 164	Photo du carrefour entre les routes du Chasseur et de Neuchâtel et du LEB à Prilly, vers 1960.....	163
Figure 165	Photo de la station-service de l’Arc-en-ciel à Bussigny, 1953.....	165
Figure 166	Graphique de l’évolution de la consommation énergétique en Suisse, 1910-2022	165
Figure 167	Plan d’élargissement de l’avenue de Floréal à Prilly, 1959	166
Figure 168	Plan de la pose d’une canalisation sous l’avenue de Floréal à Prilly, 1982	166
Figure 169	Diagrammes du territoire spatio-temporel suisse, 1950-1980	169
Figure 170	Affiche pour la votation suisse sur l’aménagement du territoire du 2 juillet 1967.	171
Figure 171	Photo d’un picnic familial devant l’automobile, 1965.....	173
Figure 172	Graphique de l’évolution démographique de Lausanne et de son district, 1850-2015.....	175
Figure 173	Photo d’une route de montagne suisse embouteillée avant le passage d’un col, années 1950.....	179
Figure 174	Photo de la préparation des vacances familiales en automobile, 1962	180
Figure 175	Photo d’un cimetière à automobiles suisse, 1962	183
Figure 176	Photo du viaduc autoroutier inachevé à Zurich, 1982.....	184
Figure 177	Dessin de presse parodiant le développement routier comme un progrès, 1971	185
Figure 178	Dessin de presse illustrant le chaos du trafic routier zurichois, 1972	186
Figure 179	Copie d’une page de « Counter Attack Against Subtopia » : déconstruire le paysage de l’automobile, 1956.....	192
Figure 180	Tableau des investissements totaux en million dans le transport routier et ferroviaire en Suisse, 1970-2010.....	193
Figure 181	Plan des réseaux viaires et ferroviaires autour de Prilly classés selon l’époque de construction, 2023	196

Figure 182	Perspective issue du projet de centre-ville piéton de Prilly de 1975.....	198
Figure 183	Orthophoto illustrant le périmètre du projet de transformation du centre de Prilly de 1975	199
Figure 184	Plan issu de l'étude pour la transformation du centre de Prilly de 1975.....	200
Figure 185	Plan du 3 ^e niveau souterrain issu de l'étude pour la transformation du centre de Prilly de 1975	201
Figure 186	Diagrammes de circulation issus de l'étude pour la transformation du centre de Prilly de 1975	202
Figure 187	Prospectus du parti des Verts pour les élections à Prilly, 2001	203
Figure 188	Schéma de planification de signalisation lumineuse à Prilly, 1993	204
Figure 189	Photo du tilleul de Prilly, vers 1900	205
Figure 190	Plan d'étude pour la construction du giratoire de Prilly-Centre, 1989.....	206
Figure 191	Orthophoto indiquant le repère géographique Google Maps de Prilly sur son giratoire central, 2024	207
Figure 192	Dessin de bande dessinée « Prisonnier de la voiture de la naissance à la mort », 2007	209

Bibliographie

- 24 heures. « Une deuxième jeunesse pour les deux-roues », 21 juin 1972. <https://scriptorium.bcu-lausanne.ch/s/FGQrIEWmo0>. (consulté le 14.01.2024)
- 24 heures. « Verdict des procès fictifs (1/4) – Jugée coupable de nombreux maux, la voiture prend 20 ans de prison ferme », 6 novembre 2023. <https://www.24heures.ch/verdict-des-proces-fictifs-1-4-jugee-coupable-de-nombreux-maux-la-voiture-prend-20-ans-ferme-741889670094>. (consulté le 14.01.2024)
- Abplanalp, Andrej. « Le premier véritable passage pour piétons de Suisse ». Musée national – Blog sur l’histoire suisse, 15 novembre 2021. <https://blog.nationalmuseum.ch/fr/2021/11/le-premier-passage-pour-pietons/>. (consulté le 14.01.2024)
- Ackermann, Michael. « Konzepte und Entscheidungen in der Planung der schweizerischen Nationalstrassen von 1927 bis 1961 ». P. Lang, 1991.
- Alonzo, Éric. *L’architecture de la voie: histoire et théories*. École d’architecture de la ville & des territoires, 2018.
- Amaudruz, Willy. *Prilly, des origines au XXe siècle*, 2000.
- Appleyard, Donald, Kevin Lynch, et John R. Myer. *The View from the Road*. Cambridge, Mass: MIT, 1971.
- Audouin-Dubreuil, Louis, et Georges-Marie Haardt. *La Première Traversée Du Sahara En Automobile : De Touggourt à Tombouctou Par l’Atlantide*, 1923. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k33404409>.
- « Autoroutes suisses ». *rts.ch*, 1942. <https://www.rts.ch/archives/1942/audio/autoroutes-suisses-25227191.html>. (consulté le 14.01.2024)
- Bächtiger, Marcel. « Beton Is a State of Mind: On the Representation of Concrete in Swiss Cinema ». In *Concrete in Switzerland: Histories from the Recent Past*, First edition., 25-37. Lausanne: EPFL Press, 2021.
- Banham, Reyner. *Théorie et design à l’ère industrielle*. Traduit par Frédéric Migayrou et Christelle Bécant. Restitutions. Orléans: HYX, 2009.
- Banham, Reyner, et Joe Day. *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*. 2e édition. Berkeley: University of California Press, 2009.
- Baudrillard, Jean. *Le système des objets*. Gallimard, 1968.
- Baudrillard, Jean, et J. P. Mayer. *La société de consommation: ses mythes, ses structures*. Collection folio Essais 35. Paris: Gallimard, 2018.
- Bendiks, Stefan, et Aglaée Degros. *Traffic space = public space: ein Handbuch zur Transformation = Traffic space = public space: a handbook for transformation*. Zurich: Park Books, 2019.
- Bertho Lavenir, Catherine. « Chauffeurs-Piétons, la guerre est déclarée ». In *Le siècle de l’automobile, l’invention qui a bouleversé le monde*, Hors-série : 28-32. L’histoire / Les Echos, 2010.

- Brassel-Moser, Ruedi. « Consommation ». Traduit par Marie Ellenberger-Leuba. hls-dhs-dss.ch, 2008. <https://hls-dhs-dss.ch/articles/016219/2008-10-30/>. (consulté le 14.01.2024)
- Buchanan, Colin. *Traffic in Towns: A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*. Routledge, 2015.
- Buomberger, Thomas. « Traumreisen und Alpträume, Wie Auto und Strassenbau in den 50er Jahren zu einer Selbstverständlichkeit wurden ». In *Schöner leben, mehr haben: die 50er Jahre in der Schweiz im Geiste des Konsums*, 41-68. Zürich: Limmat-Verlag, 2012.
- Burckhardt, Lucius, Max Frisch, et Markus Kutter. *Achtung: die Schweiz: Ein Gespräch über unsere Lage u. e. Vorschlag zur Tat ; Basel u. Zürich, Januar 1955*. Handschin, 1955.
- Cachin, Jérôme. « Histoires de familles », ProFamilia Vaud, 2023.
- Castaignède, Laurent. *Airvire ou la face obscure des transports: Chronique d'une pollution annoncée*. Écosociété, 2018.
- Cerdá, Ildefonso. *La Théorie générale de l'urbanisation*. Paris: Seuil, 1979.
- Cogato-Lanza, Elena, Farzaneh Bahrami, Simon Berger, Luca Pattaroni, Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, et Alexandre Rigal. *Post-car world: futurs de la ville-territoire*. MétisPresses, 2021.
- Corboz, André. « Die Schweiz als Hyperstadt = La Suisse comme hyperville ». *Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage* 42, n° 2 (2003): 4. <https://doi.org/10.5169/seals-139031>.
- Corboz, André. « Le territoire comme palimpseste ». *Diogenes* 121 (1983): 14-35.
- « Curieux documents sur le tilleul de Prilly ». *Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande*, n° 21 (3 novembre 1883). <https://doi.org/10.5169/SEALS-187883>.
- Dennis, Kingsley, et John Urry. *After the Car*. Cambridge: Polity, 2009.
- Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication. « Verkehrsperspektiven 2050 | Schlussbericht », 2022. <https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf>. (consulté le 14.01.2024)
- Dirlewanger, Dominique. *6 juillet 1947: La Suisse dans le monde d'après-guerre*. PPUR, 2022.
- Duc, Gérard, et Olivier Perroux. « La théorie de Wisemann et Peacock confrontée à la coordination rail-route en Suisse (1918-1945) autour de la structuration du lobby routier ». In *Histoire des transports et de la mobilité: entre concurrence modale et coordination (de 1918 à nos jours)*. Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2014.
- Ducharme, Olivier. *Ville contre automobiles: redonner l'espace urbain aux piétons*. Écosociété, 2021.

- Dunoyer, Charles. *Esprit et Méthodes Comparés de l'Angleterre et de La France Dans Les Entreprises de Travaux Publics et En Particulier Des Chemins de Fer : Conséquences Pratiques Tirées Pour Notre Pays de Ce Rapprochement*, 1840. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1113167>.
- Dupuy, Gabriel. *Les territoires de l'automobile*. Anthropos, 1995.
- Eidenbenz, Mathias. « Technologie aus der Froschperspektive: eine Tour d'Horizon zur Geschichte des Strassenbelags », 12 avril 2001. <https://doi.org/10.5169/SEALS-80142>.
- Ellul, Jacques. *Le système technicien*. Paris : Le Cherche Midi, 2004. <http://archive.org/details/lesystemetechnic0000ellu>.
- EPFL, ALICE, et OUVEMA UNIL. *Passage – Paysage*. EPFL Press, 2023. <https://doi.org/10.55430/NWHY13>.
- Expo 64 : l'exposition nationale de 1964 à Lausanne*. Le « Ciné-journal suisse » raconte... vol. 1. Lausanne: Cinémathèque suisse, 2004.
- Fischer-Rossetti, Sandrine. *Si l'après-guerre nous était conté : regards sur la vie en Suisse romande de 1945 à 1955*. LEP Loisirs et Pédagogie, 1988.
- Fleury, Pascal. « Quand l'automobile faisait peur ». Consulté le 27 décembre 2023. <https://www.laliberte.ch/news/quand-l-automobile-faisait-peur-632301>. (consulté le 14.01.2024)
- Fridenson, Patrick. « L'ère des pionniers ». In *Le siècle de l'automobile, l'invention qui a bouleversé le monde*, Hors-série:20-27. L'histoire / Les Echos, 2010.
- Frochaux, Marc. « Le trafic contre le territoire ». *Tracés Car and the city*, n° 3528 (février 2023) : 5.
- « *Futurama* (Exposition Universelle de New York 1939 – 1940) ». In *Wikipédia*, 22 mai 2023. [https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Futurama_\(Exposition_Universelle_de_New_York_1939_-_1940\)&oldid=204482366](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Futurama_(Exposition_Universelle_de_New_York_1939_-_1940)&oldid=204482366). (consulté le 14.01.2024)
- Gardon, Sébastien. « Les comités techniques de la SdN et de l'ONU comme espaces d'harmonisation et de coordination des problèmes de transports dans l'entre-deux-guerres et l'après-seconde guerre mondiale ». In *Histoire des transports et de la mobilité: entre concurrence modale et coordination (de 1918 à nos jours)*. Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2014.
- Gaudard, Alain. *Prilly, de village en ville*. Sites et villages vaudois. Yens s./ Morges, St-Gingolph: Ed. Cabédita, 1998.
- Geddes, Norman Bel. *Magic Motorways*, 1940.
- Gilg, Peter, et Peter Halblützel. « Une course accélérée vers l'avenir (1945-...) ». In *Nouvelle histoire de la Suisse et des Suisses*, par Jean-Claude Favez, 771-904, 2e éd. revue et Augmentée. Lausanne : Payot, 1986.

- Gisler-Jauch, Rolph. « Automobile ». Traduit par Walter Weidli. hls-dhs-dss.ch. Consulté le 13 avril 2023. <https://hls-dhs-dss.ch/articles/013901/2015-01-21/>. (consulté le 14.01.2024)
- Glaser, David. « On l'appelait l' "autostrade" », 10 octobre 2019. <https://notrehistoire.ch/entries/PDBm31QPWbk>. (consulté le 14.01.2024)
- Gonin, Grégoire, et Louis-Phillipe L'Hoste. *Une histoire de l'automobile, XIXe-XXIe siècles*. 2^e éd. Gymnase de Burier et Gymnase de Morges, 2023.
- Gremaud, Rinny. « Le Salon de la femme – Le Temps », 7 mars 2012. <https://www.letemps.ch/societe/salon-femme>. (consulté le 14.01.2024)
- Gubler, Theo. *Der Kampf um die Strasse*. Bern: Verlag ASPA, 1953.
- Haefeli, Ueli. *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert: unterwegs sein können, wollen und müssen*. Chronos, 2022.
- Halbeisen, Patrick, Margrit Müller, et Béatrice Veyrassat. *Histoire économique de la Suisse au XXe siècle*. Les routes de l'histoire. Neuchâtel: Éditions Livreo-Alphil, 2021.
- Heckmann-Strohkark, Ingrid. « Der Traum von einer europäischen Gemeinschaft, die internationalen Autobahnkongresse 1931 und 1932 ». In *Die Schweizer Autobahn: Publikation zur gleichnamigen Ausstellung Museum für Gestaltung Zürich 6. März bis 9. Mai 1999*, édité par Martin Heller et Andreas Volk, 32-45. Zürich: Museum für Gestaltung, 1999.
- Heine, Heinrich. *Lutèce : Lettres Sur La Vie Politique, Artistique et Sociale de La France*, 1855. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9763391z>.
- Héran, Frédéric. « La remise en cause du tout automobile ». *Flux* 119-120, n° 1-2 (2020): 90-101. <https://doi.org/10.3917/flux1.119.0090>.
- « Histoire de l'automobile ». In *Wikipédia*, 16 novembre 2023. https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Histoire_de_l%27automobile&oldid=209695596. (consulté le 14.01.2024)
- Illich, Ivan. *Énergie et équité*. Éditions du Seuil, 1973.
- « Inauguration de l'autoroute ». *rts.ch*, 1964. <https://www.rts.ch/archives/1964/audio/inauguration-de-l-autoroute-25228031.html>. (consulté le 14.01.2024)
- Jacobs, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Books, 1961.
- Janssen, Jörn. « Göhnerswil »: *Wohnungsbau im Kapitalismus. Eine Untersuchung ... am Beispiel der Vorstadtsiedlung « Sunnebüel » in Volketswil bei Zürich und der Generalunternehmung Ernst Göhner AG*. Verlagsgenossenschaft, 1972.
- Jarrige, François. *Technocritiques: Du refus des machines à la contestation des technosciences*. La Découverte, 2016. <https://doi.org/10.3917/dec.jarri.2016.01>.
- Jean-Petit-Matile, Maurice. *Prilly entre deux siècles*. Prilly: Municipalité de Prilly, 2009.

Keller, Rolf. *Bauen als Umweltzerstörung: Alarmbilder einer Un-Architektur der Gegenwart*. Artemis-Verlag, 1973.

Kohler, Georg. « Konsumglück, Kalter Krieg und Zweite Moderne, Die Schweiz und die Fifties ». In *Schöner leben, mehr haben: die 50er Jahre in der Schweiz im Geiste des Konsums*, édité par Thomas Buomberger, 7-19. Zürich: Limmat-Verlag, 2012.

« La Suisse productrice de voitures ». *rts.ch*, 10 janvier 2022. <https://www.rts.ch/la-1ere/12777079-une-histoire-de-l-automobile.html>. (consulté le 14.01.2024)

« La voiture critiquée ». *Tell Quel. rts.ch*, 17 novembre 1984. <https://www.rts.ch/archives/tv/information/tell-quel/3440725-la-voiture-critiquee.html>. (consulté le 14.01.2024)

« Le chantier du Tramway lausannois de Lausanne à Renens », 10 août 2020. <https://tramway-lausannois.ch/le-chantier-de-lausanne-a-renens/>. (consulté le 14.01.2024)

« Le cimetière d'autos ». *rts.ch*, 30 septembre 1964. <https://www.rts.ch/archives/tv/information/carrefour/3440816-le-cimetiere-dautos.html>. (consulté le 14.01.2024)

Le Corbusier. *La Charte d'Athènes*. Seuil, 1971.

« LITRA Datenportal ». 2024. <http://www.litra.ch/datenportal>. (consulté le 14.01.2024)

Loderer, Benedikt. « Das Hüsli ist die Krankheit des Landes : starke Worte von Benedikt Loderer zum Bauen in der Schweiz ». *Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design* 23, n° 4 (2010): 28-30. <https://doi.org/10.5169/seals-154385>.

Mangin, David. *La ville franchisée : Formes et structures de la ville contemporaine*. Paris: Editions de la Villette, 2004.

Marchand, Bruno. « The view from the road. Le paysage du bord de route à l'âge du chaos ». *Matières* 3 (1999) : 6-18.

Marchand, Bruno, et Alexandre Aviolat. « Ensembles bâtis du XXe siècle – Etat des lieux et stratégie de valorisation », 2015. <https://ouest-lausannois.ch/strategie/ensembles-batis/>. (consulté le 14.01.2024)

Marchand, Bruno, et David Glaser. « Pique-nique interdit sur l'autoroute », 10 octobre 2019. <https://notrehistoire.ch/entries/V3Yywb6x84o>. (consulté le 14.01.2024)

Merki, Christoph Maria. *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930: zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*. Wien: Böhlau, 2002.

———. « Motorisation ». Traduit par Pierre-G. Martin. *hls-dhs-dss.ch*. Consulté le 27 décembre 2023. <https://hls-dhs-dss.ch/articles/013846/2011-05-10/>. (consulté le 14.01.2024)

- Moos, Stanislaus von. *Esthétique industrielle*. Editions Desertina, 1992.
- Mumford, Lewis. « The highway and the city ». *Architectural Record*, avril 1959. <http://SustainableTransportationSC.org/pdf/mumford.pdf>. (consulté le 14.01.2024)
- . *The Highway and the City*. Secker & Warburg, 1964.
- Nairn, Ian. *Outrage*. Architectural Press, 1955.
- Navone, Nicola. « Rino Tami “Architecte-Conseil” de l’autoroute Chiasso – Saint-Gothard ». *fabricA* 11 (2017): 12-43.
- Ndiaye, Pap. « Le fordisme, une révolution industrielle ». In *Le siècle de l’automobile, l’invention qui a bouleversé le monde*, Hors-série:42-47. L’histoire / Les Echos, 2010.
- Neue Zürcher Zeitung. « Mobag Werbung », 11 décembre 1962.
- Office fédéral de la statistique. « Accroissement et effectif de la population – 1900-2022 | Diagramme ». Office fédéral de la statistique, 24 août 2023. <https://www.bfs.admin.ch/asset/fr/26905436>.
- . « Mikrozensus 1974 : Schlussbericht », 1974. https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/dokumente/bericht/mikrozensus_1974schlussbericht.pdf.download.pdf/mikrozensus_1974schlussbericht.pdf. (consulté le 14.01.2024)
- Office fédéral de la statistique. « Statistique de la superficie standard – Communes selon 4 domaines principaux – 1979-1985, 1992-1997, 2004-2009, 2013-2018 | Tableau », 25 novembre 2021. <https://www.bfs.admin.ch/asset/fr/19805706>. (consulté le 14.01.2024)
- Office fédéral des routes. « Les chemins historique du canton de Vaud », 2003. https://www.ivs.admin.ch/images/dienstleistungen/downloads/kantonshefte/PDF/vd_kantonsheft.pdf. (consulté le 14.01.2024)
- Office fédéral des transports. « 150 ans OFT 1873-2023 », 2023. <https://www.bav.admin.ch/dam/bav/fr/dokumente/das-bav/broschuere-150-jahre-bav.pdf.download.pdf/BAV-Broschuere-150-Jahre-FR-web.pdf>. (consulté le 14.01.2024)
- « PALM 2016 – Projet d’agglomération Lausanne-Morges de 3e génération », 2016. <https://lausanne-morges.ch/rapports/rapport-2016/>. (consulté le 14.01.2024)
- Pattaroni, Luca. « Vers un urbanisme critique des modes de vie ». In *Post-car world: futurs de la ville-territoire*, 187-95. MétisPresses, 2021.
- Pfister, Christian. *Das 1950er Syndrom: der Weg in die Konsumgesellschaft*. Haupt, 1996.
- Piketty, Thomas. *Le capital au XXIe siècle*. Les livres du nouveau monde. Paris: Éd. du Seuil, 2013.

- Piveteau, Jean-Luc. « La construction des autoroutes en Suisse et ses incidences sur la géographie économique et humaine helvétique ». *Géocarrefour* 39, n° 1 (1964) : 1-21. <https://doi.org/10.3406/geoca.1964.1760>.
- Poëte, Marcel. « Les effets de la circulation de grand trafic sur le caractère des villes ». *Urbanisme* 35 (1935) : 163.
- Pouzet, Pierre-Lucien. *L'automobile autrefois*. Horvath, 1996.
- Praz, Anne-Françoise. « Autos et piétons : la petite guerre ». In *Entre modernité et nostalgie: la Suisse de 1920 à 1929*. Editions Eiselé, 1991.
- Rechsteiner, Alexander. « La première autoroute de Suisse ». Musée national – Blog sur l'histoire suisse, 27 décembre 2021. <https://blog.nationalmuseum.ch/fr/2021/12/la-premiere-autoroute-suisse/>. (consulté le 14.01.2024)
- Repton, Humphry. *Red Book for Shardeloes*, 1794.
- Ripoll. « Du caillou roulé au ciment coulé: métamorphoses du revêtement de sol à Genève (19e-20e siècles) ». In *Le sol des villes*, 101-14. MētisPresses, 2016.
- Rittich, Werner. *Architektur und Bauplastik der Gegenwart*. 2., Erweiterte Auflage,. Berlin. Rembrandt-Verlag, 1938.
- Rossi, Aldo, et Françoise Brun. *L'architecture de la ville*. Collection Archigraphy. Gollion (Suisse): Infolio, 2016.
- Roy, Pauline. « Récits de quartier, Prilly-Centre », 2013. https://www.quartiers-solidaire.ch/data/documents/PrillyCentre/Recits_de_quartier_2015.06.20.pdf. (consulté le 14.01.2024)
- Sachs, Wolfgang. *Die Liebe zum Automobil: ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Rowohlt, 1984.
- Salomon Cavin, Joëlle. « Le Village suisse comme modèle d'urbanisme ». *Urbanaphobie ou, La détestation de la ville aux XIXe-XXe siècles*, 2009, 273-84.
- Sandmeier, Stefan. « Politique des transports ». Traduit par Pierre-G. Martin. hls-dhs-dss.ch, 2013. <https://hls-dhs-dss.ch/articles/013793/2013-11-19/>. (consulté le 14.01.2024)
- Saunier, Louis Baudry de. *Baudry de Saunier. L'Art de bien conduire une automobile, un cycle-car, une motocyclette. Recueil des connaissances, des principes et des tours de main que doit posséder un conducteur pour tirer le meilleur parti possible de sa machine*, s. d.
- Sauvy, Alfred. *Les quatre roues de la fortune: essai sur l'automobile*. Flammarion, 1968.
- Schertenleib, André. *Prilly à l'ombre d'un tilleul: de la fin du XIXe siècle aux années 1930*. Prilly: Commune de Prilly, 2000.
- Secrétariat de la Société des Nations. *La Société des Nations : ses fins, ses moyens, son oeuvre*. Genève, 1935. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000217658>.

- Sieber, Markus. *Schneller, weiter, billiger, mehr? Mobilität und Verkehr in der Schweiz seit 1918*. Verkehrsgeschichte Schweiz, Band 3. Zürich: Chronos, 2022. <https://doi.org/10.33057/chronos.1659>.
- Signer, Thomas. « Der Strassenverkehr im Kanton Waadt 1900–2000, Eine historisch-statistische Studie ». strassendaten.ch Bern, 2014. https://strassendaten.ch/downloads/sd_Kantonsstudie_VD.pdf. (consulté le 14.01.2024)
- Smithson, Alison. *As in Ds: An Eye on the Road*. Springer Science & Business Media, 2001.
- Soria y Mata, Arturo, et Georges Benoit-Lévy. *La cité linéaire: nouvelle architecture de villes*. Réédition de la traduction de française de [1913]. Paris: Centre d'Etudes et de Recherches Architecturales (CERA), 1979.
- Straub, Hans. « Landstrassen und Feldwege ». 1 mars 1920. <https://doi.org/10.5169/SEALS-171934>.
- Suter, Marcel. « Haltung und Bewegung ». In *Die Verwissenschaftlichung des Alltags: Anweisungen zum richtigen Umgang mit dem Körper in der schweizerischen Populärpresse, 1850-1900*, par Beatrix Mesmer. Chronos, 1997.
- Tami, Rino. « Problemi estetici dell'autostrada ». *Rivista tecnica della Svizzera italiana*, n° 24 (1969): 1607-20.
- Tanner, Jakob. « Zwischen “American Way of Life” und “Geistiger Landesverteidigung” : gesellschaftliche Widersprüche in der Schweiz der fünfziger Jahre », 1992, 351-63. <https://doi.org/10.5169/SEALS-393895>.
- Thiesset, Pierre, éd. *Écraseurs! les méfaits de l'automobile: anthologie*. Vierzon: Ed. Le Pas de côté, 2015.
- Tiphaine Robert · *Histoire de la contestation des autoroutes en Suisse*. actif traFiC, 2023. https://www.youtube.com/watch?v=LN5vOt_WFCc. (consulté le 14.01.2024)
- Tissot, Laurent. « De la route aux livres : le tourisme automobile ou rendre tous les lieux accessibles ». *Société d'histoire de l'art en Suisse*, n° 2 (6 février 2022): 82-83.
- Tommaso Marinetti, Filippo. « Manifeste du futurisme ». *Le Figaro*, 2 mai 1909.
- Trocmé, Hélène. « Et l'Amérique inventa la “Motown” ». In *Le siècle de l'automobile, l'invention qui a bouleversé le monde*, Hors-série:90-97. L'histoire / Les Echos, 2010.
- Un tracé contestable*, 1961. <https://www.rts.ch/archives/tv/divers/3441379-un-trace-contestable.html>. (consulté le 14.01.2024)
- « Une histoire de l'automobile ». *rts.ch*, 10 janvier 2022. <https://www.rts.ch/lalere/12777079-une-histoire-de-l-automobile.html>. (consulté le 14.01.2024)
- Urry, John. « The ‘System’ of Automobility ». *Theory, Culture & Society* 21, n° 4-5 (1 octobre 2004): 25-39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>.

- Venturi, Robert, Denise Scott Brown, et Steven Izenour. *Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form*. 17th print. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2000.
- Viganò, Paola, Martina Barcelloni Corte, et Antoine Vialle. « Le sol de la ville-territoire: Projet et production de connaissances ». *Revue d'anthropologie des connaissances* 14, no 4 (1 décembre 2020). <https://doi.org/10.4000/rac.14737>.
- Walter, François. *Histoire de la Suisse, Certitudes et incertitudes du temps présent (de 1930 à nos jours)*. 5^e éd. Vol. 5. 5 vol. Collection Focus. Neuchâtel: Editions Alphil – Presses universitaires suisses, 2019.
- . *Histoire de la Suisse, La Création de la Suisse Moderne (1830-1930)*. Vol. 4. 5 vol. Neuchâtel: Alphil éditions, 2016.
- . *Les Suisses et l'environnement: une histoire du rapport à la nature du XVIII^e siècle à nos jours*. Collection Histoire. Carouge-Genève: Ed. Zoé, 1990.
- Walter, François, et Marco Zanoli. *Atlas historique de la Suisse: l'histoire suisse en cartes*. 3e édition augmentée. Neuchâtel: Éditions Livreo-Alphil, 2022.
- Wright, Frank Lloyd, et Claude Massu. *La ville évanescence*. Collection Archigra-phy. Gollion (Suisse) : Infolio, 2013.
- Zardini, Mirko. *Sensations Urbaines: Une Approche Différente à L'urbanisme*. Édité par Centre canadien d'architecture. Centre canadien d'architecture, 2005.

