

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 23 (1951)

Heft: 10

Artikel: Actualité aux U.S.A. : l'urbanisme

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-124037>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

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

ACTUALITÉ AUX U. S. A.

L'urbanisme

Des considérations sur les phénomènes de population sont indispensables pour quiconque veut brosser, même rapidement, le tableau de l'urbanisme américain.

Tandis que la courbe de croissance de l'Europe s'était établie étape par étape sur l'échelle des siècles, tandis que la ville du moyen âge contenait déjà dans son essence l'essentiel de la ville future, l'Amérique, isolée à son début des grands courants de la civilisation, franchissait l'étape du ruralisme primitif et bondissait dans l'urbanisation en moins d'un siècle et demi.

Il y a une centaine d'années en effet, il n'y avait que trois villes américaines avec une population supérieure à 100 000 habitants. En 1939, on en compte 93 (sans mentionner 5 grands centres de plus de 1 million).

Le degré de concentration de la population peut s'établir ainsi : ces 93 centres occupent seulement $\frac{1}{2}\%$ du sol national et absorbent à eux seuls 45% du total de sa population. Si l'urbanisation peut être considérée comme la mesure de la maturité d'une nation, alors disons que les Etats-Unis ne sont plus des adolescents.

La caractéristique unique de leur croissance, c'est d'avoir marché de pair avec l'industrialisme naissant, « la révolution industrielle » s'est intégrée avec violence dans le développement urbain.

La ville européenne, avec sa structure propre, existait avant l'apparition du chemin de fer alors que la ville américaine en est en quelque sorte un sous-produit, — voici quelques chiffres révélateurs de ce fait — 73 % du total du trafic des chemins de fer se termine dans les centres urbains. New-York totalise 500 gares de marchandises. Entre les douze grandes villes du pays circulent la moitié du total des voyageurs des U. S. A. et un centre comme *Chicago* doit sa prodigieuse extension à la convergence de multiples voies ferrées.

Ces constatations faites, prenons un avion et survolons le territoire américain. Dans son immensité (les régions montagneuses mises à part), il pourrait être comparé à une feuille de papier quadrillé à grande échelle. Le grand quadrillage formant la trame des routes nationales. Sur cette trame se superpose aux points fatidiques de rencontre celle des villes répétant à une échelle plus petite le même quadrillage. Cette trame urbaine est toujours la même et semble même être indépendante de la topographie du sol. Il résulte de l'ensemble une réelle monotonie... atténuée partiellement par la beauté de la nature et du paysage.

Survolons la ville de plus près. Les rectangles ou blocs de cette trame nous apparaissent comme recouverts de structures aux formes et aux dimensions différentes. C'est très rarement qu'on découvre une organisation cellulaire s'exprimant en un groupement harmonieux. D'autres rectangles sont vacants, d'autres forment des espaces libres, des parcs, d'autres utilisés par l'industrie, etc...

Le centre des villes représente le cœur commercial. C'est là que les gratte-ciel ont poussé, s'affrontant les uns les autres et laissant autour d'eux un assemblage chaotique de constructions basses dont beaucoup tombent en décrépitude. On dirait que les gratte-ciel les ont vidées de leur substance vitale. Les dimensions de ce centre commercial varient suivant l'importance de la ville, et sur les bords de son périmètre commence le magma des manufactures, ateliers et la zone classique des taudis.

Enfin une autre zone se révèle, c'est celle des résidences uniformément alignées le long des voies de circulation, puis d'autres tentacules apparaissent, celles des banlieues avec leurs espaces verts. Puis on aperçoit les agglomérations satellites et finalement l'immensité de l'espace. Voilà, brièvement résumées, les impressions que nous avons ressenties en survolant les agglomérations urbaines des U. S. A. Elles concordent d'ailleurs avec celles exprimées par les urbanistes américains eux-mêmes (voir à cet égard l'intéressant ouvrage *Our Cities*).

Si l'on pénètre dans ces villes par la route, un autre kaléidoscope d'images s'offre à nous. Voici le « Business center » (ou centre commercial) avec le feu d'artifice de ses enseignes lumineuses, voici les casernes des gratte-ciel bordant les rues étroites.

Voici d'autres gratte-ciel plus petits : ce sont les hôtels... Voici les rues avec le fleuve humain mêlé au fleuve de la circulation motrice.

Puis à cinq minutes de ce centre, on tombe dans le désordre de structures multiples, les unes sont neuves, les autres sont délabrées, c'est la mixture d'ateliers, entrepôts, magasins, garages, terrains vagues, etc., où viennent s'entremêler des appartements de quatre étages et des hôtels meublés (rooming houses), des taudis, etc. Tout le secret de ce désordre tient dans le fait que le sol appartient à de riches spéculateurs, attendant dans leur tranquillité dorée que la ville s'agrandisse et que d'autres gratte-ciel viennent s'édifier sur les terrains stratégiques qu'ils possèdent, apportant ainsi à ce sol en jachère urbaine des plus-values créatrices de fortunes instantanées.

C'est un fait que l'inflation du prix du sol est telle que toute tentative de reconstruction du cœur des villes se heurte à ce problème N° 1. Il y a, toutes proportions gardées, plus de spéculations sur les terrains qu'à la bourse de Wall-Street. Si un désordre similaire existe dans les villes européennes, c'est à tout autre échelle. N'oublions pas que leurs ensembles, monumentaux produits de l'« art humain », proviennent d'une culture plus mûrie et d'une stabilisation des valeurs (contrôle des services publics, sens civique des municipalités, permanence des traditions, etc.).

Examinons maintenant comment les urbanistes américains essaient de remédier au gaspillage et au chaos

des agglomérations urbaines. Tout d'abord, il n'y a pas de pouvoir central faisant office de réglementation en matière d'urbanisme, chacun des quarante-huit Etats de l'union est indépendant du pouvoir fédéral de *Washington*. Aucune législation n'existant réellement pour réglementer le développement des villes, et encore moins pour en prévoir l'organisation, c'est l'initiative privée qui, sous diverses formes, a provoqué avec succès un mouvement qui s'est rapidement généralisé.

Ce sont les architectes paysagistes qui commencent pratiquement la lutte entre le chaos urbain. L'un d'eux, Frederick Law Olmstead, traça en 1857 le plan de Central Park à New-York. Cette réserve naturelle au centre même d'une ville sans arbres déclencha un mouvement qui se généralisa. Philadelphie, Saint-Louis, Boston, etc., établirent leurs parcs se différenciant des parcs européens en ce sens qu'ils étaient réellement un morceau de nature transplanté dans la ville et non pas un jardin fleuri au dessin géométrique. Dès 1870, Olmstead avait défini tous les éléments inhérents à un problème d'urbanisme en imaginant son programme de « parcs ». Après son succès à l'exposition universelle de *Chicago*, en 1893, on peut dire qu'une tradition essentiellement américaine venait d'être définitivement établie.

Cette tradition, c'est le « park-system ». C'est dans ce « système de parcs » que chaque ville, petite ou grande, s'enorgueillit de posséder, que se situent les réserves vertes de la ville. C'est là que se pratiquent tous les sports (tennis, équitation, golf, etc.). Tout est aussi prévu pour ceux qui se contentent de la marche ou du pique-nique (tables de bois, fourneaux de pierres, etc.). C'est vraiment la nature réintégrée dans la ville. « Le park-system » devait enfanter une autre réalisation, laquelle, en face de l'extrême gravité des problèmes de circulation automobile, demeure un appoint essentiel de l'urbanisme contemporain.

Le deuxième appoint, c'est le « parkway ».

C'est une route essentiellement réservée au trafic automobile (poids lourds et camions exclus). Elle diffère de l'autostrade en ce sens qu'elle est intégrée dans le système de parcs, s'adapte à sa topographie et en révèle toutes les beautés paysagistes. De plus, le « parkway » prend naissance dans la ville et peut ceinturer les nouvelles délimitations des unités de résidence.

Le troisième appoint de l'urbanisme américain, c'est la création du « neighborhood unit » ou « unité de voisinage ». C'est dans le plan régional de New-York que Clarence A. Perry découvrit cette unité fondamentale de l'urbanisme : cellule sociale (avec, dans son centre, l'école) variant entre 3000 et 10 000 habitants, les quels doivent trouver dans les vertes frontières de leur unité de voisinage l'essentiel pour leur développement physique ou spirituel. L'assemblage hiérarchisé des unités de voisinage constitue la ville nouvelle.

Le quatrième appoint de l'urbanisme américain, c'est le « regional planning ».

L'une des agences fédérales fut investie du pouvoir de s'attaquer à un grand problème régional : la « Tennessee Valley Authority ». Ce problème consistait en l'aménagement d'un territoire aussi grand que les trois quarts de l'Angleterre, avec l'exploitation des ressources, la conservation du sol et des eaux, la construction de barrages, le reboisement et la création de parcs, l'utilisation planifiée des ressources naturelles. Comme l'expriment les urbanistes de la T. V. A., les citoyens doivent participer à l'élaboration des plans et y avoir des responsabilités définies.

C'est cette conclusion sociale qui résume les préoccupations essentielles de l'urbanisme américain.

CULTIVONS NOTRE JARDIN

Deux arbustes à floraison tardive

PAR L. CORNUZ.

A cette époque de l'année, les buissons des jardins ont déjà bien perdu de leur éclat, car les ligneux fleurissent pour la plupart au printemps ou au début de l'été. Quelques-uns pourtant attirent l'œil par leurs fruits colorés, prélude de l'automne. On rencontre cependant, avec peut-être assez de parcimonie, deux ou trois genres d'arbustes à floraison automnale ; ils égaient les jardins à un moment où les fleurs deviennent rares, on ne saurait donc sous-estimer leur valeur décorative.

Les buddleia

On les appelle aussi lilas d'été ; ce sont des arbrisseaux de 1 à 3 m., à végétation rapide. Ils s'adaptent partout, même dans les sols très pauvres et caillouteux, mais ne donnent vraiment tout leur effet que s'ils sont taillés sévèrement chaque printemps. Ils aiment une situation ensoleillée et chaude.

Leurs rameaux sont plus ou moins quadrangulaires, leurs feuilles allongées et dentées, blanches dessous. Leurs fleurs se succèdent de juillet à octobre, en très longs épis gracieux atteignant jusqu'à 60 cm. Elles sont généralement violet foncé, parfois blanches, jaunes, rouges ou bleues. Ces dernières variétés, toutes récentes, sont venues d'Amérique et détrôneront vite les anciennes, leur valeur décorative étant supérieure.

Les buddleia en fleurs émettent un parfum suave. Les papillons aiment à y voler à la recherche de nectar, et ajoutent encore, par leur grâce, à l'élégance de ces plantes.

Les althea

De leur nom savant, *Hibiscus syriacus*, sont des arbustes faciles à cultiver, à port régulier, ascendant et discipliné. Leur floraison aux vives couleurs s'étend de fin juillet au début d'octobre. Les fleurs peuvent avoir jusqu'à 10 cm. de diamètre ; leurs coloris sont très variés et passent du blanc pur au rouge et au bleu foncé. Les pétales ont souvent un œil plus sombre à la base, agrément de couleur appréciable surtout quand les fleurs sont simples.

Tout comme les buddleia, les althea fleurissent sur les rameaux de l'année. *Il faut les tailler sévèrement (garder 10 cm. de jeune bois aux rameaux forts et supprimer en entier les brindilles) chaque printemps* avant le départ de la végétation pour obtenir des pousses vigoureuses. Les fleurs seront alors plus abondantes et beaucoup plus grandes.

L'althea arborescent prospère dans tous les terrains ; il se contente même d'une ombre légère. On le placera de préférence en isolé dans un coin de pelouse. Elevé à tige, il servira à ponctuer les parterres réguliers, tandis que conduit en cordon ou en croisillon, il formera des haies du plus joli effet.

Si la propriété n'est pas excessivement petite, ces deux arbustes peuvent y être plantés en plusieurs exemplaires, à condition de prévoir des variétés différentes.