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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 38 (1966)

Heft: 9

Artikel: Les villes satellites du bonheur

Autor: Saint-Agnes, Yves de

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126069

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: 09.12.2025

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

Les villes satellites du bonheur

«Température enregistrée ce matin à 6 heures à Stockholm-Bromma: — 11°.» M. Bengt Eriksson éteint son poste de radio. Un coup d'œil sur le thermomètre du salon indique: 23°. Comme hier. Comme demain.
Par le truchement des radiateurs, l'aventure du XXe siècle visite quotidiennement le foyer de ce Suédois moyen. A cinq kilomètres de là, en effet, un réacteur atomique de 65 000 KW pourvoit au chauffage des deux tiers de la cité. La famille Eriksson (cinq personnes) habite la banlieue, plus précisément à Farsta (67 000 habitants), ville satellite édifiée de 1958 à 1966 – à quinze kilomètres au sud de Stockholm.

Métro pour tous.
7 h. 55. Dans trente-cinq minutes, Bengt Eriksson, comptable à la firme de produits alimentaires Sandquist AB, arrivera à son bureau, situé dans le centre de la capitale. Tout retard est exclu. Les urbanistes ont soigneusement minuté le trajet, et la distance séparant l'immeuble du métro ne doit pas excéder cinq cents mètres. Ou plutôt, en langage d'urbaniste, sept minutes de marche.
A ce délai, s'ajoutent vingt-cinq minutes de métro. C'est le parcours maximum séparant le quartier des bureaux des différentes cités satellites. Conséquence: 75% de la population active emprunte ce moyen de transport pour se rendre au travail. A la station «Hötorget», M. Eriksson se trouve à pied d'œuvre.
Comme la plupart des grandes firmes stockholmoises, la Sandquist AB siège en effet dans le quartier de Nedre Norrmalm. Les locaux sont installés dans la nouvelle unité de regroupement commercial de Sergeltorg. Caractéristique: cinq gratte-ciel de dix-huit étages, halles d'alimentation souterraines, garage à cinq niveaux d'une capacité de 2100 véhicules et jardins suspendus.
8 h. 45. Dans un quart d'heure, Mme Kerstin Eriksson commence son service: Profession: infirmière à mi-temps au «läkarhus», le dispensaire de Farsta. Distance: deux cents mètres.
Auparavant, elle aura conduit ses cadets Erik (4 ans) et Kajsa (6 ans) au «daghem», la crèche de jour. Lits, jouets et ateliers lilliputiens, tout un monde en réduction les attend. Jusqu'à 18 heures, ils seront bercés, promenés et amusés. Le prix, modique, est établi en fonction du revenu des parents.
Quant à Johan, l'aîné, âgé de 8 ans, depuis six mois il fréquente «grundskolan», l'école de base obligatoire (neuf ans de scolarité). A midi, repas gratuit. Mme Eriksson en connaît déjà le menu: le journal «Dagens Nyheter», distribué à domicile dès 6 h. 30, en donne la composition.

«Apartheid» des piétons
Johan se rend tout seul à l'école. Car les dangers de la circulation sont abolis, ou presque. Dans les cités périphériques, piétons et automobilistes ne se rencontrent guère. Passerelles, voies à plusieurs niveaux et échangeurs établissent en effet une «apartheid» salutaire. Les livraisons se font, sous la ville, par un réseau d'artères comparable par sa structure à celui des égouts parisiens.
En chemin, Mme Eriksson accorde un regard aux vitrines. Agence de voyages, banques, salon de thé et magasins offrent un éventail complet de services. Cela va des meubles de luxe aux «délicatesses» importées de France. Cette semaine, le magasin Nordiska Kompaniet organise conjointement une exposition de blanc à Stockholm et dans sa succursale de Farsta. Mêmes dates, mêmes choix, mêmes prix.
Demain vendredi, les boutiques resteront ouvertes jusqu'à 20 heures. Accompagnée de son mari – libre dès 17 heures – Mme Eriksson y fera ses emplettes, au milieu des Stockholmois qui viendront, par centaines, effectuer leurs achats en banlieue, car le garage de deux mille places leur offre une véritable assurance stationnement.
14 heures. Mme Eriksson regagne son domicile et sa cuisine. L'immeuble a tout prévu: congélateur, cuisinière, réfrigérateur, évier métallique à double cuvette, four électrique, éléments. But de l'installation: ramener de onze cents à trois cent cinquante le nombre moyen de pas effectués par la ménagère pour préparer un repas. Cette norme ressort d'une enquête de «Konsumentinstitutet», organisme d'Etat chargé de rationaliser les équipements immobiliers.
Distraction prévue pour ce soir: cinéma à Farsta. En attendant, Kerstin feuillette le programme de l'Université populaire. Pour préparer ses vacances aux Canaries, le couple compte apprendre l'espagnol. Et une cotisation modique leur permettra de suivre les cours du soir, prodigués dans la cité même par un professeur d'origine. Peut-être, l'an prochain, inscrira-t-on Johan à un cours de céramique. Et Kajsa fera de la danse rythmique. Mais les jours ne comptent que vingt-quatre heures. L'oisiveté ne risque pas de s'abattre sur les habitants du grand Stockholm. Au pays du prétendu «ennui nordique», il n'y a guère de place pour le «mal des grands ensembles».

Comme Paris
Bien sûr, en Suède comme ailleurs, le développement de la capitale a posé des problèmes. De cent mille en 1850, les Stockholmois sont passés à un million en 1952. Les 2% de taux annuel d'accroissement de la population battent largement l'expansion de Paris (1,85%) et de New York (1,57%).
Dans les solutions appliquées, la ressemblance est évidente: Londres à ses «new towns»; à Paris, le «District de la région parisienne» (créé en 1961) prévoit la construction de huit villes satellites modèles et la mise en service de 260 kilomètres de métro express régional. La seule différence est que, actuellement, Stockholm compte déjà dix-huit cités et sous-cités périphériques; le métro suburbain y appartient aussi à la réalité.

En France, le Paris de l'an 2000 occupe les conversations. En Suède, la capitale du XXIe siècle existe depuis plus de dix ans. L'aménagement du grand Paris fait l'objet d'un «schéma» publié en 1965. L'organisation de la région de Stockholm découle d'un plan mis en vigueur depuis 1952. Paris crée chaque année 22,7 logements pour dix mille habitants. En un temps égal, Stockholm en construit 71,6. D'un côté, on raisonne au futur; de l'autre, on s'exprime au présent. Les chiffres l'attestent. Le langage aussi.

L'explication est peut-être qu'en Suède les plans d'urbanisme ne représentent pas une nouveauté. Le premier remonte à 1640. A cette date, la municipalité décide de s'étendre et les édiles bénéficient, pour cela, d'un système foncier original: la propriété du sol par les particuliers est inexistante. Pour construire, on loue un terrain, avec un bail de quarante-neuf ans. Après une courte interruption, au XIXe siècle, ce système est remis en vigueur. La ville en profite pour acquérir des terrains situés à vingt kilomètres au-delà de ses limites administratives.

En 1952, l'édification des cités satellites résulte de cette politique. Une loi votée par le Parlement suédois en a encore accentué les effets. Elle autorise la commune à exproprier terrains et immeubles avant publication des projets d'urbanisme. Un coup d'arrêt est donné aux spéculateurs.

Ensuite, priorité est accordée aux transports. Stockholm investit l'équivalent d'un milliard de francs dans son métropolitain. Les ressources proviennent des impôts communaux, mais aussi de la vignette et des taxes sur l'essence. Ainsi, le métro suit, ou – mieux – précède l'expansion suburbaine. Il doit suffire à transporter les citadins vers leurs lieux de travail.

Auto de loisir

Assis sur quinze îles et trois presqu'îles, Stockholm n'avait pas le choix. Ses belles avenues débouchent toutes sur des ponts. Il faut en franchir trois pour se rendre des faubourgs de l'ouest vers le centre, et en passer deux si l'on vient du sud. Circonstance aggravante, le parc automobile suédois se porte bien: 0,9 véhicule pour 100 habitants en 1945, 20,3 en 1965. La plus forte densité d'Europe. Il faut donc rationaliser l'emploi de l'automobile. Elle doit devenir un objet de loisir, plutôt qu'un instrument de travail.

Les planificateurs tiennent néanmoins compte de la motorisation croissante et, en cas d'erreur, ils n'hésitent pas à revoir leurs schémas. En 1958, on prévoyait un emplacement de stationnement pour deux logements; en 1966, on en aménage plus d'un par appartement.

Les «parkings» collectifs ne sont pas négligés. A Skärholmen, dernière-née des cités périphériques, un nouveau parc à plusieurs niveaux permet d'obtenir 125 000 m² d'espace utilisable sur une surface de 35 000 m².

Pourtant, dans sa conception même, le plan des nouvelles unités dissuade le particulier d'utiliser son véhicule. Autour de la station de métro, se trouvent les magasins reliés par les rues et places pour piétons. Suit une couronne d'immeubles de douze à quinze étages. Viennent ensuite les maisons à trois étages. Pour atteindre le métro, le locataire emprunte passages souterrains, passerelles et escaliers mécaniques.

Tout cela dans un rayon de cinq cents mètres. Plus loin (900 mètres), les villas et les «radhus» (pavillons construits en série). Une navette d'autobus les relie au métro. Leur éloignement relatif est la rançon du calme.

Malheureusement, pour être rentables, de telles infrastructures exigent une forte concentration de population. Aussi a-t-il fallu renoncer à certaines idées de départ, même séduisantes: à l'origine, dix mille personnes constituaient le groupe idéal d'habitants d'une unité satellite. Peu de temps après, on a constaté qu'il fallait dépasser le chiffre de trente mille pour mettre en place des appareils commerciaux et socio-culturels suffisants.

A l'origine de cette rectification de tir se trouvent non des urbanistes, mais des hommes d'affaires. Koopérativa Förbundet, l'Association coopérative nationale, et ICA, l'Union des commerçants privés, groupements qui monopolisent la quasi-totalité du commerce de détail, avaient en effet entrepris une étude de marché. De cette étude découla le plan de répartition des magasins.

Les facteurs psychologiques ne sont pas négligés. Pour accrocher les nouveaux venus, les magasins misent sur la qualité. L'effort se révèle payant: en 1956, un an après la création du centre de Vällingby, le chiffre d'affaires dépassait de cinq millions de francs les prévisions les plus optimistes.

Créer la vie

Pourtant, l'autarcie des cités satellites n'est plus un principe directeur. On a, par exemple, renoncé à occuper sur place la totalité des habitants. La encore, c'est l'expérience qui fut à l'origine de ce pas en arrière. A Vällingby, neuf mille emplois avaient été créés. Soit des possibilités de travail pour le tiers du nombre total des salariés. Puis, un sondage ultérieur provoqua une surprise: le quart seulement de ces postes étaient pourvus en personnel habitant le voisinage. Prétendre river les citadins à leur quartier apparut comme utopique. L'essentiel était de créer la vie. Et de pourvoir au confort des habitants.

En suédois, le mot «trivsel» signifie bien-être et agrément. Il résume la doctrine de l'urbanisme nordique. La conséquence en est qu'un quartier réputé élégant comme Oestermalm n'offre plus aujourd'hui de confort comparable à celui d'un nouvel ensemble.

Immeubles vétustes, commerçants peu nombreux et animation absente y rendent l'existence morose.

«Les cités satellites absorbent la majeure partie de l'immigration provinciale, constate M. Aasvärn, sociologue à l'Office municipal de construction. S'il existe un malaise, il provient du fort pourcentage de gens ayant changé de milieu. Seule une mauvaise organisation du contexte urbain pourrait risquer de l'aggraver.»

Yves de Saint-Agnes,
«L'Express», Paris.