

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 41 (1968)

Heft: 12

Artikel: Ailleurs, dans le monde : la Cité expérimentale du Minnesota, prototype de l'habitat de l'avenir

Autor: Spilhaus, Athelstan

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-126578>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

Le logement des personnes seules

31

La pénurie de logements pour personnes seules a incité les autorités néerlandaises à inclure cette catégorie dans leurs programmes de logements subventionnés.

En 1959, le «Bouwcentrum» avait mis au point un prototype d'appartement sans chambre à coucher distincte, la surface du logement étant de 40 m² environ. Cette conception du logement a été violemment critiquée.

En 1960-1961, une enquête a eu lieu à Amersfoort parmi les personnes seules occupant des logements spécialement étudiés pour elles. On a interrogé des personnes qui vivaient dans des appartements studios et d'autres qui habitaient des appartements à une chambre à coucher.

A l'unanimité, ces dernières ont opté pour leur logement actuel et rejeté l'idée d'aller vivre dans un appartement moins cher, mais sans chambre à coucher. Moins d'un tiers des personnes qui occupaient un appartement studio ont refusé d'envisager de payer davantage pour avoir une chambre à coucher distincte.

Parmi les arguments le plus souvent invoqués pour justifier le choix d'un appartement avec une chambre à coucher séparée, il faut citer: une meilleure hygiène, la possibilité d'inviter quelqu'un à loger, de changer de vêtements même s'il y a des visiteurs, d'avoir plus de surfaces murales pour les meubles.

L'enquête n'était pas assez vaste pour qu'on puisse en tirer des conclusions définitives sur la valeur des appartements studios en tant que formule à retenir pour les personnes seules. A première vue, il semble toutefois qu'elle n'ait guère de succès, aux Pays-Bas, parmi ceux qu'elle concerne directement.

S. E.

hommes ont travaillé et enseigné, ils ont apporté l'esprit du Bauhaus.

L'exposition de Stuttgart, qui a réservé une salle à chacun des membres de cette communauté, devenue mondialement célèbre, présente en particulier les plus remarquables réalisations des grands maîtres du Bauhaus: «l'escalier du Bauhaus» de Schlemmer (qui se trouve maintenant à New York), des bijoux de Klee, des émaux d'Itten, etc.

Il reste à espérer que cette exposition, qui doit aller à Londres et à Amsterdam, avant de se rendre aux Etats-Unis et au Japon, s'arrêtera chez nous...

Ailleurs, dans le monde...

La Cité expérimentale du Minnesota, prototype de l'habitat de l'avenir

par Athelstan Spilhaus

Plus de deux cents villes nouvelles sont actuellement à l'état de plans ou en voie de construction aux Etats-Unis. Pour la plupart, il s'agit de satellites devant avoisiner des centres urbains déjà existants. Mais la Cité expérimentale qu'évoque ici M. Athelstan Spilhaus, président de l'Institut Franklin de Philadelphie, est tout autre. Appelée à être édifiée en rase campagne, elle abritera 250 000 habitants, ainsi que les entreprises industrielles et commerciales nécessaires à leur existence. Aux problèmes de logement, de transport, de pollution atmosphérique, etc., qui pèsent sur les villes d'aujourd'hui, elle apportera des solutions absolument nouvelles. Nous avons d'ailleurs eu l'occasion de signaler à nos lecteurs cette initiative considérable.

Un haut fonctionnaire émettait l'autre jour une opinion assez caractéristique du désespoir avec lequel à notre époque certains envisagent les problèmes de la cité tentaculaire. «Quand bien même nous le voudrions, dit-il, il ne nous est pas possible de démanteler le complexe urbain».

Je ne suis pas du tout de cet avis. Il convient au contraire de démanteler avec discernement et de «dispenser» les centres urbains atteints de gigantisme, si nous voulons mettre fin aux maux dont souffrent nos modernes Mégapoles.

La moitié des habitants des Etats-Unis occupent 1% du territoire: et les ruraux continuent à affluer dans les grandes villes. La «rénovation urbaine» accroît encore la démesure des cités modernes. On jette bas des taudis de deux à trois étages pour les remplacer inutilement par des immeubles-casernes à loyer prétendument modérés, qui multiplient le peuplement des quartiers du centre, rendant le problème plus inextricable que jamais.

Je propose, à la place de ce système, un réseau de villes éparses, au développement limité; elles différeraient à bien des égards des villes ordinaires, et seraient entourées de vastes espaces non construits ou du moins non destinés à l'habitation. La Cité expérimentale dont la création est envisagée au Minnesota en serait le prototype.

Vivre à la ville

Les hommes aiment à vivre dans les villes. La «dispersion» ne signifie pas qu'on veuille faire des Etats-Unis une gigantesque banlieue indéfiniment étalée, ce que devient par exemple la Californie. La dispersion envisagée concerne des villes assez importantes pour présenter

les avantages de la ville urbaine, et cependant assez restreintes pour ne pas connaître un développement anarchique. Chacune d'elles, au milieu de ses terrains réservés, constituant une unité tout à fait distincte.

Si les 200 millions d'habitants des Etats-Unis habitaient 800 villes dont la population dans chaque cas ne dépasserait pas 250 000, et si ces villes étaient judicieusement réparties sur l'ensemble du territoire, nous éviterions la pollution, les embouteillages, les troubles sociaux, et bien d'autres maux qui font leur apparition quand les villes s'accroissent exagérément.

Or si le besoin d'une telle dispersion est urgent pour les Etats-Unis, il l'est bien davantage encore pour le reste du monde, et surtout pour ces pays où le taux des naissances est bien plus élevé que le nôtre.

Envisageons l'avenir, et supposons que la population du globe (si rien n'est fait pour le contrôle des naissances) atteigne, en l'an 2068, le chiffre de 15 milliards. Et supposons aussi que le progrès technique permette alors de construire des villes en tous points de la terre ferme, de l'Antarctique à l'Equateur, du désert à la forêt tropicale.

Or la surface des continents représente près d'un milliard d'hectares. Si l'homme bâtissait des villes de dimensions «contrôlées», réparties sur toute la planète, il y en aurait 60 000, d'un quart de million d'habitants chacune, et chacune entourée de quelque 165 km² de terres libres. Alors que l'alternative: laisser les grandes villes actuelles continuer à se développer à l'aveuglette, signifierait que d'immenses superficies demeureraient inhabitées, cependant qu'il deviendrait tout simplement intolérable de vivre dans les centres urbains.

La ville au désert

L'avènement de la puissance atomique rend possible l'édification de cités verdoyantes jusque dans les déserts à condition que ceux-ci avoisinent la mer. Une centrale atomique, fournissant un million de kilowatts d'électricité, permettrait de distiller près de deux millions de mètres cubes d'eau douce à partir de l'eau de mer, et les résidus de l'opération donneraient de leur côté assez d'engrais pour assurer l'alimentation des populations de dix des cités envisagées à l'image de la Cité expérimentale.

Il convient de mettre à l'essai ces projets ainsi que d'autres qui naîtront par la suite: le lieu choisi étant ce nouveau

type de cités dispersées, dont celle du Minnesota constituera le modèle.

Dès le début de sa planification nous avons posé quelques règles pour servir de guides à ses constructeurs: 1. sa population ne devra pas dépasser 250 000 habitants; 2. la collectivité devra être économiquement viable dans le cadre de l'économie américaine; 3. la ville sera réellement expérimentale; 4. elle s'élèvera à 160 km. au minimum de toute grande agglomération déjà existante (nous ne risquons donc pas de voir ce prototype s'installer en Suisse [Réd.]); enfin, 5. elle sera constituée par un centre à population dense, entouré par des terres libres équivalant en superficie à environ cent fois celle dudit centre, et qui pourraient consister en forêts, musées de plein air, terrains de sports ou d'agrément, à moins qu'ils ne soient consacrés à l'agriculture ou encore simplement laissés dans leur état naturel.

La Cité expérimentale sera construite selon des plans différents à plus d'un égard de ceux qui président à la naissance des agglomérations traditionnelles. Celles-ci s'édifient à la surface du sol et, au fur et à mesure de leur développement les habitants réclamant des transports, de l'eau, du gaz, de l'énergie domestique, des égouts, etc., la terre ou le rocher sous-jacents sont creusés pour y faire circuler des moyens de transport souterrains, ou les rues sont éventrées pour y enfouir conduits et canalisations.

Or, dans la Cité expérimentale, l'ensemble de la substructure sera prévu, et foré, les canalisations de tous ordres seront installées, avant l'édification de la ville. Cette méthode devient possible puisque l'on sait quel sera le développement ultime de l'agglomération.

La rémunération de tous les services municipaux sera intégrée dans le loyer et les taxes d'occupation, pour les bureaux et les usines comme pour les particuliers: ce sera, en somme, leur «note d'hôtel».

Une bonne partie des équipements établis sous la cité sera invisible et silencieuse. On pourra entreposer l'eau, les matériaux de construction dans ce sous-sol aménagé, qui pourra encore comporter les installations frigorifiques et de chauffage, des «pipelines» souterrains permettront d'évacuer les ordures ménagères habituellement transportées par des camions, tandis que la pluie tombant dans la rue pourra être canalisée jusqu'à des réservoirs souterrains.

Techniques d'avant-garde

Tous les bâtiments de la Cité expérimentale seront édifiés à l'aide des matériaux légers les plus récents, assemblés selon des techniques modulaires.

On estime aujourd'hui que la durée utile d'un bâtiment est de 20 à 30 ans. Il sera tenu compte de cette donnée, et c'en sera fini des procédés de construction qui laissent derrière eux des bâtiments démodés – à moins qu'ils ne suscitent l'intervention d'équipes de démolisseurs... Nous renoncerons à l'idée de bâtir pour l'éternité, et nous bâtirons, au contraire, pour donner un cadre de vie à des gens dont les désirs se modifient continuellement.

Le «désassemblage» des édifices évoquera celui d'un jeu de construction. Les parties à nouveau utilisables seront entreposées dans les «sous-sols» de la ville: plus d'artères encombrées par des grues, ou par des camions transportant des matériaux de construction. Lorsqu'on décidera d'édifier de nouveaux bâtiments, les matériaux seront tirés du sous-sol à l'emplacement même du chantier, de sorte que les activités du voisinage ne s'en trouveront pas troublées.

Certaines parties de la Cité expérimentale seront probablement recouvertes d'un dôme pour permettre d'étudier dans la pratique les avantages et les désagréments de villes entièrement couvertes. Nous estimons que pour le moment il n'y a pas lieu de prévoir la couverture de la ville dans sa totalité: un essai partiel nous permettra de déterminer les climats extrêmes sous lesquels la mise d'une ville «sous-globe» sera à la fois économique et acceptable. Un des plus pressants problèmes de la vie urbaine est celui des transports, ainsi que l'emploi, l'entretien et le stationnement des automobiles particulières.

Comment fournir aux habitants de la cité un système de transport qui facilitera les relations sociales tout en évitant de déplaisantes conséquences secondaires?

Un luxe rare

Ce que les gens apprécient avant tout dans leur auto c'est le sentiment d'isolement qu'elle procure: c'est une petite «cosse» individuelle, dans un monde où l'isolement tend à devenir, sous quelque forme que ce soit, un luxe rare. Et puis, ils aiment aussi en elle la liberté qu'elle leur apporte de partir d'où ils veulent pour aller où ils veulent, sans être obligés de s'arrêter là où d'autres veulent s'arrêter. Mais quand, en conséquence de ces agréments, tant d'autos encombre les rues qu'elles ne peuvent plus y bouger, quand la vitesse moyenne atteinte par un véhi-

cule pourtant doté de dizaines de chevaux vapeur, est de l'ordre de 10 kilomètres à l'heure, quand les gaz d'échappement empoisonnent l'atmosphère, il est temps d'envisager autre chose.

De nombreux systèmes sont à l'étude pour permettre les déplacements dans des «cosses» semi-privées, silencieuses, sans moteur et sans conducteur, dirigées par des ordinateurs électroniques, afin de permettre à leurs occupants d'aller d'une traite d'un point à un autre, conformément à leurs souhaits. Pour se rendre dans un magasin il ne s'agira plus de gagner la station la plus proche et, de là, de finir le trajet à pied: votre «cosse» vous mènera tout droit à l'intérieur du magasin.

Les diverses solutions envisagées ont un dénominateur commun: les véhicules seront propulsés par un système incorporé dans la voie. Les «cosses» étant peu coûteuses pourront être très nombreuses. Des trottoirs, des quais mobiles, d'autres engins de déplacement sans roues, sont techniquement possibles. Une conception importante a pris forme au cours de nos discussions: c'est que s'il faut envisager des transports en commun dans la Cité expérimentale, ils y seront gratuits, comme les ascenseurs. On ne paie pas pour se déplacer verticalement: pourquoi paierait-on pour se déplacer horizontalement? Le prix des transports peut être englobé dans le prix général des services de la ville.

Au nombre des plus importantes innovations qui pourront être mises à l'épreuve dans la Cité expérimentale citons les nouvelles techniques de communication. Une idée actuellement admise est que les fréquences d'ondes devront être réservées pour des cas où les fils électriques ne peuvent être utilisés – les communications avec des véhicules en mouvement par exemple. La substructure de la Cité expérimentale sera entièrement équipée de fils et de câbles électriques, un câble coaxial aboutissant à tous les points où selon les usages classiques se trouverait un téléphone. Il sera possible de prévoir et d'installer ces fils et ces câbles avant même qu'on ait une idée précise des besoins en réseaux de communication, téléphone, télévision, ordinateurs.

Dans ses pires manifestations, ce qu'on appelle la «rénovation urbaine» c'est la construction des taudis de demain. Nombre d'habitants des cités actuellement atteintes de gigantisme les quitteraient volontiers pour de nouveaux centres où ils trouveraient les agréments de la ville sans ses gênes matérielles et sociales. Nombre d'autres, que les autorités municipales déplorent de ne pouvoir déplacer, n'ont jamais envisagé de changer d'habitat parce qu'ils sont comme pris au piège, et ceux qui peuvent se le permettre ont déjà fui les villes... pour s'installer dans les banlieues qui sont les «bidonvilles» de demain.

Il nous faut construire une ville où puissent aller les habitants de ces villes et de ces banlieues. Il nous faut leur offrir un nouveau choix qui ne soit plus seulement entre les villes sales et boursoufflées avec leurs banlieues douteuses et une vie entièrement rurale. Le moyen terme que nous pouvons leur proposer est celui-ci: des villes propres, de grandeur limitée, dotées de vastes espaces et qui procureront à leurs habitants un cadre aussi nouveau qu'attirant.

(Informations UNESCO)