

Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Band: 48 (1975)
Heft: 6

Artikel: Vivre au XXIe siècle
Autor: Thomé, Martine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-127775>

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: 15.10.2024

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

Au fur et à mesure que se rapproche la date fatidique de l'an 2000 — pour laquelle on ne nous rappelle que trop «la grande peur de l'an 1000» qui fit trembler en vain nos ancêtres — il semble que ce changement de millésime doive apporter avec lui une vision nouvelle de la vie, avec tout ce qui la compose, entre autres, l'urbanisme.

Il est vrai qu'au cours de ces trente dernières années, notre mode de vie et l'image de nos cités se sont considérablement modifiés. Non seulement les concentrations urbaines ont crû de façon souvent immodérée, parce que sans plan d'ensemble, mais l'art architectural a changé totalement de visage par l'introduction de nouveaux matériaux qui ont permis la réalisation de nombreuses possibilités impensables encore au siècle dernier.

Tout nouveau mais pas tout beau

Comme toujours en pareil cas, on jette l'anathème sur les précurseurs et juge «hideux» ce qui paraîtra demain anodin, parce que l'œil et l'esprit s'y seront fait.

C'est ainsi qu'en février 1887, quarante sculpteurs, peintres, écrivains, architectes, représentant l'élite intellectuelle française de l'époque, adressèrent une lettre à M. Alphand, directeur des travaux de la ville de Paris pour être remise au ministre du commerce, M. Lockroy, commissaire général de l'Exposition de 1889, afin de faire avorter la construction projetée de la Tour Eiffel !

En fait, le plus difficile, esthétiquement parlant, est le mélange de style, car on construit ultramoderne sur une parcelle de terrain — souvent obtenue après démolition de locaux vétustes — entourée elle-même par des bâtiments du siècle dernier. D'où le perpétuel anachronisme architectural auquel l'œil agressé doit faire face.

Prospective et science-fiction

Pour éviter ces perpétuels «replatrâges» et obtenir enfin une unité permettant une parfaite intégration de l'urbanisme à l'environnement, une seule possibilité, la construction d'une ville entièrement nouvelle.

Pratiquement, ce n'est qu'en pays neufs qu'on peut espérer pareille possibilité, comme Le Corbusier à Chandigarh ou Lucio Costa et Oscar Niemeyer à Brasilia. A moins qu'il ne s'agisse de reconstruire des cités complètement anéanties par des séismes naturels — comme Agadir — ou artificiels.

Mais ces projets sont certainement le rêve de tout architecte pour qui sa profession est une vocation et

non un gagne-pain. Il ne faut donc pas s'étonner que les plus grands d'entre eux se soient lancés dans des projets «un peu fous» de villes nouvelles.

Certaines de ces études étaient commandées par différents groupes qui s'occupent de prospective. Ainsi, en 1960, le Pentagone demanda à l'Agence Harrison et Abramowitz — qui fut chargée de la construction du gratte-ciel de l'ONU à New York — un projet de ville souterraine installée sous un quartier de Pittsburgh où pourraient vivre et travailler les savants américains et leurs familles. Le projet fut entièrement établi, mais les autorités y renoncèrent par la suite, de sorte que la ville souterraine ne vit jamais le jour...

Il est très difficile d'établir la distinction entre prospective et science-fiction. Les plans de la majorité des cités du XXI^e siècle relèvent plus de la science-fiction que des possibles futurs. Mais nombre d'inventions «de science-fiction» ont fini par se réaliser. Une extrême prudence est donc de rigueur pour tracer la frontière entre l'architecture de science-fiction et celle de demain.

Choisissez votre ville

Michel Ragon, dans son ouvrage «La Cité de l'An 2000»¹ groupe les divers projets engendrés par les créateurs de demain.

Conçue par Marc Plumet et Michel Bedu, l'Atépole est une sorte de long ruban habité de 35 mètres de large sur 400 mètres de haut, qui suit les courbes géographiques, enjambe les rivières, traverse les forêts. Partie d'Orléans, l'Atépole doit rejoindre Strasbourg à la mer et permettre de loger 600 000 personnes sur 60 km. Une infrastructure souterraine est prévue avec métros rapides et omnibus, autostrades, poids lourds et hydrostrade. La grosse industrie est en sous-sol, les commerces, bureaux ainsi que la petite industrie sont incorporés dans les bâtiments.

Un projet plus ou moins semblable est celui des Français Biro et Fernier: la ville en X. Cette cité pourrait se prolonger de Brest à Vladivostok. Le réseau de circulation est dans le croisement des deux branches de l'X, avec les canalisations et les transports d'énergie. A la partie supérieure des logements inclinés de manière à permettre l'ensoleillement au maximum, surplombent des rues bordées de boutiques et réservées aux piétons. A la partie inférieure se trouvent les bureaux et entrepôts. Le sol, dégagé à 90 %, est réservé à l'agriculture et aux loisirs.

¹ Editions Casterman.

D'autres villes évitent les banlieues et les pertes de temps en déplacement en groupant toutes les activités sur le moins d'espace possible. Ces villes neuves forment un tout auquel on ne peut adjoindre des pseudopodes désordonnés qui en détruiraient l'équilibre. Ainsi Intrapolis, conçue en 1960 par le Suisse Walter Jonas, est constituée par un ensemble d'entonnoirs ou cônes posés sur la pointe et reliés par des bretelles de communication dans leurs parties supérieures. Six groupes de sept entonnoirs contiennent 102 000 habitants. A la base, le tiers de l'«entonnoir» nécessite la lumière artificielle. On y trouve les magasins et les salles de spectacle. Au-dessus sont les écoles, puis, très ensoleillés, les appartements, et enfin, au sommet, les jardins sur les toits-terrasses avec une esplanade promenade reliant un entonnoir à l'autre.

Ce projet a été repris par d'autres urbanistes qui ont varié les formes des entonnoirs, en faisant des octogones, hexagones, etc. Des polychromies diverses sont prévues, variant selon les entonnoirs, les matériaux sont en béton armé précontraint, ou tubes d'acier, etc.

Des projets «hénaurmes»

Le Français Paul Maymont envisage, lui, des sortes de «villes-cratères» en forme de pyramide, avec une tour centrale de 20 mètres de diamètre, qui contient les ascenseurs et tous les câbles nécessaires pour supporter les différents planchers de la ville. Cinquante pyramides sont reliées entre elles par des ponts et constituent une ville d'un million d'habitants.

Yona Friedmann, né en Hongrie, Israélien, puis Français, a créé la «ville spatiale», sorte de cage soutenue par des pilotis creux contenant les ascenseurs et distants de 50 mètres les uns des autres. Le sol est libre. La cage constitue une sorte d'échiquier dont 50 % des cases restent vides afin que chacun puisse agrandir éventuellement son habitation en fonction de ses besoins. Nicolas Schoffer, né lui aussi en Hongrie, mais installé à Paris depuis 1936, à l'âge de 24 ans, prévoit la «ville spatio-dynamique», divisée en deux parties, l'une pour le repos et l'habitat (cité horizontale sur pilotis, cellules juxtaposées, mais qui n'atteignent pas plus de deux étages), l'autre pour le travail (ville verticale avec tours gigantesques pour tous les services administratifs et sociaux. Les aéroports sont sur des plates-formes superposées en forme de L).

Enfin, pour Jean-Claude Bernard, la solution est dans la «ville totale», sorte de ville labyrinthe formée

de grappes de bâtiments reliés les uns aux autres, chacun étant intégré à la masse de la ville. Les sols artificiels, très nombreux, suppriment la notion d'étages. La circulation se fait par «piétons mécaniques» (verticalement dans les tours de jonction) et par «motoplans» (horizontalement, mais fonctionnant selon le principe des ascenseurs). Un système mécanique est prévu également pour la distribution des marchandises. Quant aux logements, chacun achète des éléments préfabriqués et les assemble selon son goût.

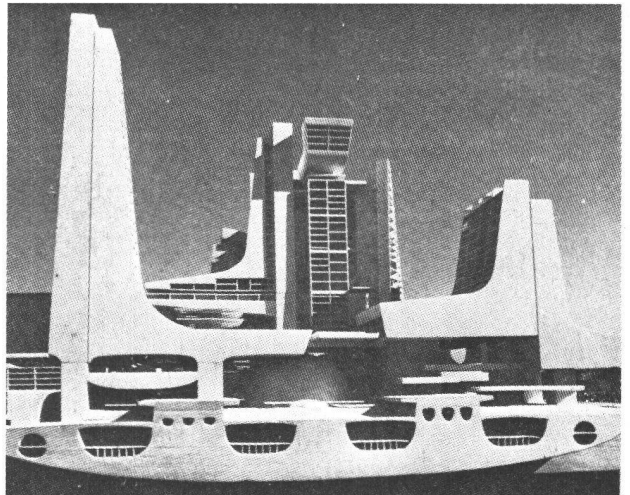
L'urbanisme souterrain étant plus difficile à concevoir, les architectes du futur — sauf Abramowitz avec le projet de Pittsburgh — ne s'y penchent guère, alors qu'il existe en littérature de nombreuses cités souterraines, il est vrai, presque toujours post-atomiques...

Une civilisation des loisirs

Le problème des loisirs prenant une importance toujours plus grande, influe tout naturellement sur l'urbanisme futur. Nicolas Schoffer — dont la tour lumineuse de la Défense, à Paris, est une préfiguration de l'importance du plaisir des yeux — prévoit un centre de loisirs sexuels, sorte de dôme gigantesque en forme de sein à l'intérieur duquel se trouvent de nombreuses plates-formes permettant la relaxation sous toutes ses formes, ainsi que des villes de loisirs flottantes.

Paul Maymont utilise aussi le pouvoir de l'eau en proposant Thalassa, cité flottante en forme de corbeille, reliée à la terre ferme par un pont, avec un

La ville labyrinthe de Jean-Claude Bernard.



fond évidé formant plan d'eau, port et piscine, les habitations étant en espaliers sur le pourtour.

L'idée la plus séduisante est celle de William Kavalos, qui envisage la construction de cités en matières plastiques qui, en se dilatant sur la mer, deviendraient des tores et des sphères tandis que le mobilier, lui-même chimique, se jetterait après usage. La ville pourrait être en perpétuelle transformation, s'éparpillant, ou se groupant au gré des loisirs et... des flots.

James Guitet, lui, prévoit des villes balnéaires climatisées par des cloches translucides accrochées à un mât central pour les habitations individuelles, ou de grandes coupoles pour les villes entières.

Quant à l'Intrapolis de Walter Jonas, elle peut se transformer en cité flottante.

La terre pour domaine

En 1964, Yona Friedmann publia une proposition de réaménagement de la terre en reliant entre eux les quatre continents (dont aucune séparation n'excède cent cinquante kilomètres) par des villes-ponts, comprenant voies routières et voies ferrées, centres commerciaux et industriels, activités portuaires.

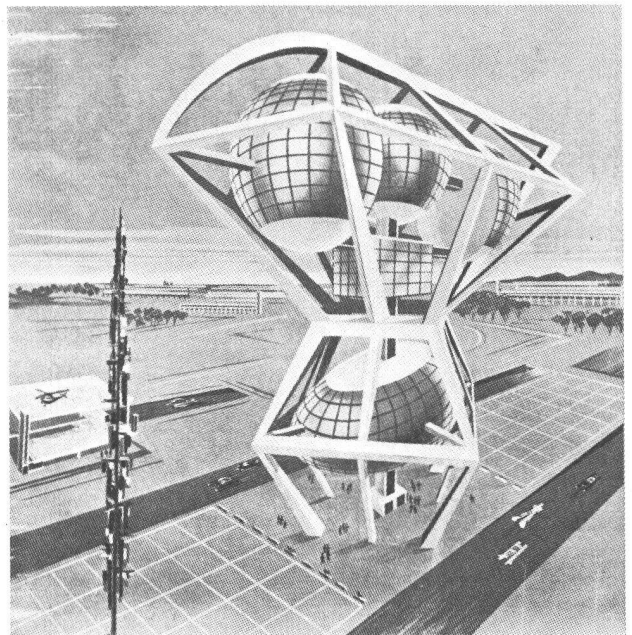
Les nouvelles villes prévues sont: en Angleterre: Thamesmead, 60 000 habitants, entièrement constituée sur pilotis, au bord de la Tamise; Mutoxia, dont les toits des immeubles servent d'autoroutes, tandis que le sol est aux piétons. Les buildings ont la forme de couronnes qui sont reliées entre elles par des branches.

Toujours en Angleterre, le Groupe Archigram, formé de huit jeunes Anglais, prévoit Archigram-City, une cité spatiale où tout est loin du sol. Cette ville machiniste fait songer aux machines de Tinguely ou encore à la Métropolis de Fritz Lang.

En Inde, enfin, une extraordinaire cité spirale, Auroville, ville monument intégrée dans le cadre de la philosophie de Sri Aurobindo, où 50 000 habitants sont voués à la méditation et à la fraternité humaine, une sorte d'immense monastère laïque construit autour d'un point central, attraction magnétique symbolisant le message de la cité.

Parmi tous ces projets, certains font rêver, d'autres peuvent paraître par trop fous. Mais combien verront véritablement le jour et que sera l'habitat au début du XXIe siècle? La crise du pétrole a montré qu'il suffit de peu de chose pour tout remettre en question. La prospective a donc ses limites, mais elle nous fournit d'intéressantes indications sur ce que pourrait être notre vie demain.

Martine Thomé



La ville spatio-dynamique de Nicolas Schoffer.

(Photos extraites de: Michel Ragon: «La Cité de l'An 2000».)

Intrapolis: un des entonnoirs ouvert à la lumière de Walter Jonas.

