



La ville nouvelle de Vällingby, près de Stockholm, photographiée en 1954 par Pierre Lavedan

Vällingby, Stockholm, du modèle au musée

Frédérique Boucher-Hedenström

Quand ils arrivent au pouvoir au début des années 1930, les ingénieurs sociaux de la social-démocratie suédoise se consacrent à l'organisation d'une « société juste et rationnelle ». La planification spatiale, l'aménagement urbain et la politique de l'habitat doivent concrétiser, très vite, les objectifs économiques et sociaux de leur programme. Les nombreux voyages d'études des architectes et des urbanistes suédois en Allemagne et aux Pays-Bas dans les années 1920 ont permis la diffusion du mouvement moderne en architecture et préparé les esprits au fonctionnalisme. À la faveur de l'Exposition Internationale de l'Habitat de 1930 à Stockholm et grâce à la déclaration programmatique des fonctionnalistes¹ suédois la Suède devient, suivant l'expression de Frederic Osborn (1977)², le « paradis de l'architecte urbaniste », où la technologie urbaine est mise au service de la construction du *Welfare State* de l'après-guerre. De cette conception volontariste et fonctionnaliste de l'utilisation de l'espace, Stockholm est l'illustration, comme en témoignent les premières opérations d'envergure de l'après-guerre dans la capitale, et, notamment, la plus cohérente et la plus connue d'entre elles, Vällingby.

Crise du logement et crise urbaine

À la fin des années trente, la situation de la Suède n'est guère brillante. La question sociale, fondement du programme social-démocrate, fait l'objet de nombreux rapports sur les conditions d'emploi, de vie et de logement dans le pays. Dès 1932 s'affirme la nécessité de construire à grande échelle, tant pour réduire le chômage que pour loger la population. La crise du logement est dramatique, caractérisée par un surpeuplement accentué et des conditions sanitaires déplorable. La plupart des ensembles de logements sont réalisés par des investisseurs privés, et parfois, en réaction contre les spéculateurs, par des fondations philanthropiques et par quelques associations coopératives. En 1935, une loi introduit

un système de prêts d'État et de subventions pour permettre aux communes de construire. C'est à Stockholm, où vit près d'un tiers de la population du pays, que la crise urbaine est la plus dramatique. Sous l'effet du développement très rapide de la ville depuis la fin du XIX^e siècle, la ville *intra-muros* étouffe. Les faubourgs s'étendent, quelques banlieues dortoirs, pauvrement équipées et mal desservies, sortent de terre. En outre, le modèle des cités-jardins, à l'allemande ou à l'anglaise, a atteint la Suède à la fin du XIX^e siècle³. Soutenu par les adeptes du « romantisme national », les adversaires de « la ville industrielle » et autres partisans du « retour à la nature », il domine l'extension des banlieues. Pour les planificateurs de la social-démocratie qui investissent dans les années 1930 les postes politiques et d'expertise à la Municipalité, il est temps, face à ces évolutions urbaines disparates, de réagir et de remettre de l'ordre dans l'espace.

La planification urbaine à Stockholm :

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, les débats sur le développement urbain à la municipalité de Stockholm opposent deux tendances. Les partisans d'un « laisser-faire contrôlé » souhaitent poursuivre la politique de l'entre-deux-guerres d'implantation de cités-jardins à l'extérieur de la ville. Les planificateurs « volontaristes », à l'inverse, militent en faveur de la création *ex nihilo* d'entités urbaines entièrement nouvelles

1. Dans la revue *Acceptera*, lancée à la suite de l'Exposition.

2. In Frederic J. Osborn, Arnold Whittick, (1977), *New Towns, Their origins, Achievements and Progress*, London, Leonard Hill. Collaborateur d'Ebenezer Howard, longtemps président de la « Town and Planning Association », Osborn a été actif dans le mouvement anglais des New Towns.

3. Sur l'influence des *Garden Cities* anglaises à Stockholm, voir Boucher (1990).

et multifonctionnelles. Indépendantes de la ville-mère, elles doivent lui être reliées par un bon réseau de transports, notamment le métro, dont la construction est décidée en 1941. Cette dernière approche l'emporte au moment de l'élaboration, en 1945 et en 1952, des premiers plans directeurs de la région de Stockholm. Le Plan directeur général⁴ de 1945 est l'œuvre du nouveau Directeur de l'Urbanisme de la ville, Sven Markelius. Architecte, chef de file du fonctionnalisme suédois, il a été influencé, comme beaucoup de ses collaborateurs, par l'ouvrage de Lewis Mumford, *The Culture of Cities* (1938) traduit en suédois en 1942. Mais c'est surtout l'influence anglaise qui est déterminante pour les premiers projets réalisés dans le cadre du plan d'aménagement de la capitale. Les échanges entre les deux pays sont nombreux, sous forme d'idées, de projets et d'hommes – ingénieurs, techniciens, planificateurs, architectes... Des contacts très serrés existent entre la Direction de l'Urbanisme de Stockholm et le « New Towns Committee », qui sort en 1945 une première esquisse de ville nouvelle. Sven Markelius, lecteur attentif des revues et des projets consacrés aux expériences britanniques, introduit dans le débat suédois le concept d'urbanisme de voisinage. En 1946, il se rend avec son équipe en Grande-Bretagne pour visiter les villes nouvelles de Stevenage et de Cumbernauld.

Vällingby : une *New Town* à l'anglaise ?

Des exemples d'Outre Manche les aménageurs suédois ont retenu la multifonctionnalité, la différenciation des espaces bâtis, des espaces verts et des réseaux de circulation et le principe de l'unité de voisinage. L'exemple le plus achevé est celui de Vällingby, à l'ouest de Stockholm, dont la décision de création remonte à 1946. Ce qu'on appelle alors la « ville nouvelle » de Vällingby⁵ est planifiée suivant le principe « ABC »⁶ décrit pour la première fois dans le plan de 1945. La population projetée est d'environ 23 000 habitants, répartis dans cinq unités de voisinage (de 2000 à 4 000 habitants). Chaque unité, autosuffisante, a son propre centre, autour de la station de métro, et dispose des commerces et des institutions sociales et culturelles essentielles, sans compter les espaces verts et les équipements sportifs. Le principe anglais de la différenciation des modes de circulation est appliqué aux voies routières, aux pistes cyclables, aux rues et aux chemins piétons. Le centre principal doit abriter toutes les fonctions d'un centre ville – commerces, bureaux et locaux publics. Enfin, *last but not least*, en conformité au principe « ABC » de mélange des fonctions, des lieux de travail sont prévus, tant à l'intérieur de chaque unité qu'au centre de la zone pour permettre à 12 000 personnes environ (la moitié de la population prévue) de travailler sur place. La plupart des logements, petits mais confortables, sont situés dans des collectifs de quatre niveaux, quelques tours sont érigées à proximité du centre principal, plus loin s'étalent les maisons en bandes et les pavillons.

Un modèle singulier

Si le modèle d'aménagement choisi à Vällingby s'apparente aux *New Towns* britanniques, les différences sont importantes, tant avec ces dernières qu'avec les modèles français ultérieurs. Tout d'abord, c'est sous l'égide et le contrôle de la Municipalité que cet aménagement a été conçu et réalisé. Or les municipalités suédoises bénéficient historiquement d'une large autonomie politique vis-à-vis de l'État et leurs pouvoirs sont puissants, tant pour planifier, aménager et construire, que pour gérer leur territoire.

Ensuite, une des clés du succès initial de Vällingby repose sur le fait que l'autorité aménageante, soit possédait déjà, soit a acquis progressivement les sols de la future ville. Ceci en conformité avec la politique d'acquisition et d'incorporation de terrains (appartenant aux communes voisines) dans son domaine que la Ville a toujours pratiquée. Cette municipalisation des sols (la Ville de Stockholm possède aujourd'hui près de 70 % de son territoire) n'a rien à voir avec l'idéologie socialiste, puisqu'elle a démarré au début du XIX^e siècle. Ceci explique la relative rapidité avec laquelle les opérations de l'après-guerre ont été lancées, qu'il s'agisse des réalisations elles-mêmes, ou de la construction du métro, épine dorsale de l'aménagement naissant. En outre, la création dans les années 1930 des sociétés municipales de logements locatifs a permis à la municipalité de mener des politiques de l'habitat conformes à ses objectifs sociaux.

Sans but lucratif, financièrement aidées par l'État qui garantit à l'époque 100 % de leurs emprunts, ces sociétés municipales sont entièrement responsables de la construction et de la gestion de leur parc. À Vällingby, Svenska Bostäder⁷, créée en 1947, est chargée de l'édification des logements publics (85 % du parc de la zone) et, à partir de 1951, de la construction du centre. La possibilité pour les aménageurs, en étroite collaboration avec les hommes politiques, de répondre par la technologie urbaine aux objectifs politiques, et la maîtrise simultanée des considérations techniques et des considérations esthétiques ont rapidement fait de Vällingby un « modèle » de l'urbanisme moderne, en Suède et à l'étranger. Inaugurée le 14 novembre 1954, avec la participation de plus de 75 000 visiteurs, Vällingby devint vite un exemple de propagande en faveur de la « ville de l'avenir » en même temps qu'une image du *Welfare State* « en concentré ». Pendant les premières années de son existence, le rythme de construction

4. « Det framtida Stockholm. Riktlinjer för Stockholms generalplan », Stadskollegiet, 1945.

5. Vällingby est le nom du lieu dit principal, qui a donné son nom à l'ensemble de la ville nouvelle, composée en outre de Grimsta, Räcksta, Hässelby Gård et Hässelby Strand.

6. A = Arbete (travail) ; B = Bostäder (logements) ; C = Centrum (centre).

7. Aujourd'hui principale société de logements locatifs publics de Suède, avec un parc de 48 500 logements à Stockholm.



Vällingby dans les années 1950

des logements est intensif, les commerces, les services et, plus lentement cependant, les entreprises, s'y implantent. Svenska Bostäder et l'entreprise d'État Vattenfall (équivalent d'EDF) y installent leur siège.

Les architectes fonctionnalistes en vogue réalisent les principaux « monuments », comme le cinéma, la bibliothèque municipale, l'église, la Maison des citoyens et l'entrée de la station de métro centrale. En 1954, 15 000 à 16 000 personnes y vivaient déjà.

Vällingby, une ville musée ?

En dépit de ces débuts prometteurs, l'expérience de Vällingby a rapidement atteint ses limites. Le quartier décline peu à peu, malgré un réel attachement des habitants qui y ont passé l'essentiel de leur vie. En 40 ans, la population a été divisée par deux : 24 000 habitants à la fin des années 1950, 22 500 au milieu des années 1960, 15 600 en 1974, 13 400 à la fin des années 1990, un peu moins de 15 000 aujourd'hui. Construite à l'origine pour résoudre la crise du logement frappant surtout les familles nombreuses, l'idole des années 1950 n'est plus dans les années 1970 qu'une

banlieue prématurément vieillie. La ségrégation sociale et ethnique y est plus marquée qu'auparavant. Les retraités y sont nombreux, tandis que la proportion des familles monoparentales, de chômeurs et d'assistés augmente.

De plus, Vällingby n'a jamais eu, malgré quelques tentatives administratives de décentralisation, de réelle autonomie politique. La « ville nouvelle » est restée un satellite de la ville-mère, dont elle est fonctionnellement dépendante. Plusieurs facteurs ont joué en ce sens, comme la trop grande proximité du quartier par rapport au centre de la capitale et son faible poids en termes de population. Les quartiers « concurrents » des années 1960 et 1970 sont, eux, construits en lointaine périphérie, à des échelles bien supérieures et suivant le modèle américain des *shopping centres*, d'autant plus attirants que l'usage de l'automobile se répand rapidement.

La ville s'est non seulement vidée, elle s'est aussi progressivement dégradée. Quelques tentatives de rénovation ont bien été tentées, mais elles se sont heurtées à l'apathie des

8. Dans un rapport sur la Région de Stockholm, 1997.

9. Hammarby Sjöstad, une fois achevée en 2010, devrait accueillir 20 000 résidents.

autorités ou à l'hostilité des résidents, défenseurs zélés de ce premier exemple du fonctionnalisme suédois. En 1997, le quartier a été classé « site d'intérêt historique et culturel » par l'Administration Royale des Bâtiments et des Sites d'intérêt national.

La décision de classement met en avant la « ville ABC », « modèle de planification et de programmation de zones d'habitat, en Suède et internationalement » et « expression type de la société des années 1950 »⁸. Outre les effets de la crise économique et de la chute brutale de la construction au début des années 1990, cette décision a refroidi les ardeurs rénovatrices des promoteurs, publics ou privés.

Le nouveau Vällingby

Modèle et produit de son époque, exemple-phare d'un urbanisme fonctionnel mis clairement au service du « social », Vällingby peut-elle renaître de son long déclin ? Sans aucun doute. Le contexte économique est favorable, les acteurs qui ont présidé à sa création – la Ville et la société municipale de logements – sont toujours là et disposent des mêmes pouvoirs et outils – la maîtrise foncière, la collaboration entre politiques et experts-aménageurs notamment – qui ont contribué au succès initial de l'opération. On pourrait même dire que, d'une certaine manière, la conjoncture immobilière est la même qu'à l'époque : depuis dix ans en effet la région de Stockholm est frappée à nouveau par une « crise du logement » où la demande excède largement l'offre.

La décision de rénover Vällingby a été prise en 2003 par Svenska Bostäder, promoteur du projet. L'ambition première

est de rendre au quartier son attractivité et la population qu'il avait à son apogée – 25 000 habitants, soit une augmentation de 10 000 habitants par rapport à la population actuelle. Le principe « ABC », quelque peu édulcoré au cours des décennies, en particulier en ce qui concerne le rapport habitat/travail, est réaffirmé. Avec l'augmentation des surfaces commerciales, l'aménagement d'équipements de prestige, la construction d'une nouvelle route et de surfaces de parkings, Vällingby devrait redevenir autonome et rayonner sur une aire d'influence évaluée à 200 000 habitants. D'une certaine manière, la « chance » de Vällingby est d'avoir été peu transformée au cours de sa courte histoire, ce qui permet une réfection complète des réseaux de base, des communications internes et des télécommunications (accès aux hautes technologies dans tous les bâtiments). La modernisation envisagée tient compte des besoins nouveaux et des évolutions démographiques et sociales. Une palette diversifiée de logements est programmée : pour les jeunes, les étudiants, les familles, les personnes âgées, etc. La rénovation s'échelonne sur une dizaine d'années, la première phase, démarrée en 2004, s'achève cette année.

Vällingby, une fois modernisée, a toutes les chances de redevenir une « banlieue » attractive et vivante. Reste que l'idéologie sociale qui a présidé à sa création n'existe plus. Le classement et la réhabilitation du centre et de ses monuments fonctionnalistes érigent la ville en « musée », mais aussi en témoin d'une période révolue. La nouvelle opération-phare de Stockholm, Hammarby Sjöstad⁹ au sud de la ville, fondée sur le mariage de la haute technologie et de l'écologie, a tous les atouts pour réussir, mais elle n'atteindra sans doute jamais la notoriété de Vällingby.

Frédérique Boucher-Hedenström

Références bibliographiques

Acceptera (1931), rééditée en 1980, Berlings.

« Det framtida Stockholm. Riktlinjer för Stockholms generalplan », (1945), Stadskollegiet.

Boucher-Hedenström F., (1990), « Les modèles étrangers », *Cahiers de l'IHTP*, n° 17 consacré aux « Origines des villes nouvelles de la Région parisienne (1919-1969) », pp. 23-34.

Boucher-Hedenström F., (2002), « Dérégulation et crise du logement à Stockholm », *Études foncières*, n° 95, pp. 14-17.

Johansson I., (1987), *StorStockholms bebyggelsehistoria*, Stockholm, Gidlunds.

Osborn F. J., Whittick A., (1977), *New Towns, Their origins, Achievements and Progress*, London, Leonard Hill.

Sax U., (1998), *Vällingby – ett levande drama*, Stockholm, Stockholmia Förlag.

Stockholms stad, (2004), « Vällingby Centrum, kvalitetsprogram », Stockholm.

Biographie

FRÉDÉRIQUE BOUCHER-HEDENSTRÖM, est consultante sur les questions européennes à Bruxelles. Ses thèmes de recherche sont l'aménagement, l'habitat, les SIG, les services de réseaux. fr.bou.hed@skynet.be