



**HAL**  
open science

# Le savoir-faire britannique dans la conception de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise

Anne Portnoï

► **To cite this version:**

Anne Portnoï. Le savoir-faire britannique dans la conception de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Colloque international : Inventer le Grand Paris 1-2 decembre 2016, Dec 2016, Paris, France. hal-04418452

**HAL Id: hal-04418452**

**<https://hal.science/hal-04418452>**

Submitted on 26 Jan 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Colloque international : Inventer le Grand Paris 1-2 décembre 2016

Anne Portnoï (LATTTS)

## **Le savoir-faire britannique dans la conception de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise**

Les grandes enquêtes menées par les agents de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (IAURP) au cours des années 1960 ont contribué à la diffusion de certains modèles étrangers en France<sup>1</sup>. À ces enquêtes s'ajoute l'intervention de bureaux d'études étrangers durant la période de conception des villes nouvelles<sup>2</sup>. Bernard Hirsch, directeur de la Mission d'étude et d'aménagement de Cergy-Pontoise, sollicite quant à lui, entre 1967 et 1970, l'agence d'architecture de Shankland et Cox (S&C), pour assister les agents de la Mission dans la conception de la ville nouvelle. Cette expérience n'est pas un cas isolé, mais un exemple parmi d'autres du transfert d'une pratique urbanistique étrangère par l'intermédiaire d'acteurs privés. Ce cas est toutefois exemplaire car à travers la collaboration avec l'agence S&C, ce sont les méthodes de travail de l'agence publique d'architecture du London County Council (LCC), qui sont transmises aux acteurs des villes nouvelles.

Si S&C est un bureau d'études privé, Graeme Shankland et Oliver Cox ont acquis un savoir-faire au sein de grandes structures publiques britanniques. Tous deux y ont participé à la construction d'une nouvelle pratique de l'urbanisme<sup>3</sup>. Ils ont été notamment, au sein du LCC, les architectes en charge du projet pour la ville nouvelle de Hook - un projet qui a exercé dans les années 1960 une influence significative sur

<sup>1</sup> En plus des études sur les villes nouvelles menées par Pierre Merlin, de vastes enquêtes portent sur de nouveaux types urbains : équipements socioculturels en Hollande et en Allemagne, centres commerciaux aux États-Unis, zones industrielles en Grande-Bretagne, dans les pays scandinaves et aux États-Unis, ou encore sur les universités nouvelles et les *community colleges* britanniques.

<sup>2</sup> En 1967, Victor Gruen est sollicité par Jean Millier pour participer à l'élaboration des programmes des villes nouvelles. Victor Gruen et l'économiste Larry Smith interviennent l'élaboration de la programmation de l'Agora d'Évry, ainsi que dans les études de faisabilité économique des centres commerciaux régionaux de Noisy-le-Grand et de Cergy-Pontoise. Cf. Korganow, Alexis., Meehan, Tricia., Orillard, Clément., *L'interaction Ville-équipement en ville nouvelle. Réception et adaptation de la formule de l'équipement socio-culturel intégré*, Ministère de l'équipement de transports et du logement, du tourisme et de la mer. Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles française, septembre 2005.

<sup>3</sup> Anne Portnoï, « La tradition du *Town Design* et sa transmission par les acteurs des villes nouvelles françaises », thèse de doctorat Université Paris Est, EDVTT, sous la direction d'Antoine Picon soutenue en mai 2017.

la pratique urbanistique, au-delà même du Royaume-Uni<sup>4</sup>. Les échanges avec les agents de la Mission montrent que c'est bien cette expertise qui fait l'objet de leur collaboration, plus encore que la transposition de formes urbaines.

Pendant les quatre ans de leur collaboration avec les agents de la Mission de Cergy-Pontoise, S&C produisent des rapports et assistent les Français dans l'élaboration de directives d'aménagement. Graeme Shankland rencontre périodiquement les agents de la Mission et l'un de ses collaborateurs, Michael Welbank, travaille pendant un an à leurs côtés<sup>5</sup>. Les échanges entre la Mission et l'équipe de S&C montrent l'enthousiasme avec lequel les Français accueillent ces recommandations et comment ils intègrent à leur pratique les méthodes et le vocabulaire des Britanniques. Ils s'appuient sur leurs tableaux, ils reprennent leurs schémas, leurs codifications, leurs critères d'évaluation, leurs préceptes en terme de densité. Tout comme Victor Gruen qui est sollicité sur la question des centres commerciaux, S&C ont un statut ambiguë, entre consultant, assistant à la maîtrise d'ouvrage et concepteur. C'est l'ambiguïté de ce statut, en définitive, qui permet une véritable *assimilation* des recommandations britanniques par les agents de la Mission.

## UNE VOLONTÉ DE RUPTURE AVEC DES SAVOIR-FAIRE URBAINS PRATIQUÉS DEPUIS L'APRÈS-GUERRE

La présence de Shankland et Cox à Cergy-Pontoise accompagne une volonté de rupture avec des savoir-faire urbains pratiqués depuis l'après-guerre. Ce rejet est compris dans l'élan plus général des critiques envers les grands ensembles et la procédure des ZUP. Les grands ensembles sont un contre-modèle pour les acteurs des villes nouvelles qui se donnent pour objectif d'introduire une diversité d'architecture, de programmes et de projets<sup>6</sup>. À cet élan s'ajoute certainement un conflit entre

---

<sup>4</sup> John R. Gold introduction à la réédition de l'ouvrage, London County Council, *The Planning of a New Town*, London, Routledge, 2015. Voir aussi John R. Gold, *The Practice of Modernism: Modern Architects and Urban Transformation, 1954-1972*, London, Routledge, 2007 et Anne Portnoï, « *The Planning of a New Town. Une nouvelle manière de faire la ville au tournant des années 1960* » *Histoire urbaine*, 2017-3, pp. 127-142

<sup>5</sup> Hirsch, Bernard, *Oublier Cergy - l'invention d'une ville nouvelle : Cergy-Pontoise, 1965-1975*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 1990, pp.111-114.

<sup>6</sup> Loïc Vadelorge « La politique des villes nouvelles françaises », in Clément Orillard, Antoine Picon,, *De la ville nouvelle à la ville durable, Marne la vallée*, Marseille, édition parathèses, 2012.

professionnels<sup>7</sup>. Les agents de l'IAURP qui sont sur le terrain, ceux qui sont confrontés aux questions opérationnelles de la fabrication de la ville nouvelle au sein de la Mission de Cergy-Pontoise, expriment, au même titre que les auteurs des *Cahiers de l'IAURP*, le besoin de rompre avec les pratiques urbanistiques des architectes. Ils veulent en finir avec *l'urbanisme de plan*. Cette volonté est un héritage du discours de l'urbanisme déployé dans la revue *Urbanisme* depuis le début des années 1950<sup>8</sup>. C'est plus d'une décennie de débats sur le renouvellement des pratiques urbaines qui explique que les membres de l'IAURP, au moment du lancement du programme de villes nouvelles, avaient le sentiment d'avoir un nouveau savoir-faire à construire. C'est aussi à partir de cette histoire que prend sens la façon dont Bernard Hirsch, le directeur de la mission de Cergy-Pontoise, parle de l'expérience britannique dans son fameux ouvrage *Oublier Cergy*. Par exemple, lorsqu'il propose de profiter de l'expérience des Anglais afin de ne pas recommencer les tâtonnements et les erreurs des pionniers des *New Towns*, et qu'il oppose les urbanistes français aux urbanistes britanniques.

« Contrairement aux idées reçues, les Anglais sont beaucoup plus cartésiens que nous, et ils se livrent à un travail d'analyse et de raisonnement en profondeur avant de tracer le premier trait sur le papier. Les urbanistes français, formés par l'École des beaux-arts, sont trop attachés à l'aspect formel et commencent par dessiner un plan de masse ou par construire une maquette avant de réfléchir aux données du problème.<sup>9</sup>»

Un autre facteur explique l'intérêt des acteurs des villes nouvelles pour les savoir-faire britanniques : le contexte intellectuel général de remise en question des formes d'autorité charismatique, dans le sillage de mai 1968. C'est ainsi que de très jeunes agents de la Mission, Clément-Noël Douady et Roman Lautenschlager, bien que tous deux architectes, s'approprient les critiques adressées par les géographes aux urbanistes-architectes, et dénoncent une position d'auteur, qu'ils qualifient de « démiurge autoritaire et génial<sup>10</sup>», dans le cas notamment du

---

<sup>7</sup> Claude, Viviane, Jean-Charles Frédénucci, *Expériences professionnelles et effets de génération en villes nouvelles (1965-2002) rapport final*, Lyon, LATTIS, 2004.

<sup>8</sup> Anne Portnoï, « Les outils du *Town Design* face à ceux de l'urbanisme de plan-masse. », *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère* [En ligne], 4 | 2019, mis en ligne le 28 juin 2019.

<sup>9</sup> Hirsch, Bernard, *Oublier Cergy - l'invention d'une ville nouvelle...op. cit.* pp.111-114.

<sup>10</sup> ADVO/1461W/294W/7-8/ Administration-comité de coordination 1968-1972, *Eléments de Philosophie Opérationnelle. Forme et contenu*, 25 juin 1968, p. 9.

projet d'aménagement de la Défense. À cette « attitude classique », comme ils l'appellent, les jeunes agents de la Mission opposent la flexibilité d'un plan ouvert, capable d'accepter la mise en place échelonnée des équipements.

« À l'opposé de la définition académique de la GRANDE COMPOSITION : « Un projet auquel on ne peut rien ajouter ni retrancher », la conception sera fondée sur un processus de croissance et devra porter en germe le mécanisme de sa propre adaptation. Encore faut-il, pour suivre cette voie qui demande beaucoup plus de travail et d'imagination, adopter une organisation et des méthodes de travail appropriées et même des formes de pensée nouvelles<sup>11</sup>. »

A travers cette critique, les jeunes architectes de la Mission se posent aussi la question du rôle du dessin pour un architecte-aménageur. A leurs yeux, il doit rester ouvert aux évolutions possibles et sa fonction est de « faire faire » plutôt que de « faire ». À Cergy, pour les jeunes architectes de la mission, l'usage des directives d'aménagement permet de définir une nouvelle pratique d'aménageur-concepteur, comme l'ont fait avant eux les jeunes architectes du LCC<sup>12</sup>. Il s'agit pour tous ces architectes de défendre une approche des questions urbanistiques *par le projet* et non d'un simple point de vue réglementaire.

Enfin, la collaboration de la Mission avec l'agence Shankand et Cox montre que l'intérêt pour l'expérience britannique s'explique aussi par les instructions très claires du ministère de l'Équipement<sup>13</sup>, relayées par le directeur de la Mission, Bernard Hirsch, qui exigent de laisser aux sociétés privées une plus grande part d'initiative dans le développement de la ville nouvelle. La création du ministère de l'Équipement en 1966 est, en effet, aussi liée à un projet de réforme de l'administration et à l'introduction de nouvelles techniques de gestion permettant d'intégrer les mécanismes de marché ou développer l'esprit d'entreprise au sein de l'administration<sup>14</sup>. Il apparaît que la volonté de s'appuyer sur le secteur privé pour la réalisation de ces villes demande aux Missions de trouver des modes d'échanges qui satisfassent les diverses parties.

---

<sup>11</sup> Ibid.

<sup>12</sup> Anne Portnoï, « La tradition du *Town Design* et sa transmission par les acteurs des villes nouvelles françaises », *op. cit.*

<sup>13</sup> ADVO/1461W/294W/7-8/ Administration- comité de coordination 1968-1972, note du 5 mai 1969 « Directives du Ministre »

Dans ce contexte, l'agence Shankland et Cox est perçue comme un partenaire idéal. La démarche des deux architectes britanniques inclut un dispositif de réunions publiques. Elle passe par l'élaboration minutieuse de scénarios pour la population et l'organisation de la ville, ainsi que pour le financement du projet, auxquels s'ajoutent la prise en compte des exigences des promoteurs privés et la flexibilité d'un plan qui n'impose rien mais évalue ce qui est  *faisable*. Shankland et Cox insistent ainsi sur l'élaboration d'hypothèses de projet et de critères d'évaluation de ces hypothèses. Enfin, ils formalisent les échanges entre urbanistes et maîtres d'œuvre privés à l'aide de directives d'aménagement. Le remplacement du plan-masse par des directives d'aménagement est clairement lié à l'objectif d'une diversification des projets et à celle d'une collaboration avec les acteurs privés dans la construction de la ville. C'est d'ailleurs à cette fin que les agents du LCC ont développé cette méthode de travail pour la reconstruction des nombreuses zones bombardées de Londres (*comprehensive development areas*).

Ce n'est plus un plan, mais un ensemble de documents qui permet à l'urbaniste de partager et de transmettre l'« atmosphère » souhaitée à un architecte d'opération. Le terme « Atmosphère » reste suffisamment vague<sup>15</sup> pour permettre un grand nombre de solutions et laisser de la liberté aux promoteurs. Dans un premier temps, la notion d'atmosphère n'a cependant pas le même sens pour les agents de la Mission et les deux Britanniques. Pour ces derniers, elle se résume à un outil de communication dans un processus d'élaboration du projet. Pour les Français, elle renvoie à une qualité formelle liée à des proportions et gabarits dont il s'agit d'extraire des propriétés. Les prescriptions sont limitées au programme et à la densité, et le dessin détaillé quant à lui n'est pas contractuel. Le dessin est là pour présenter des possibles, pour stimuler, mais certainement pas pour obliger. Aux yeux de Hirsch, le plan-masse présente un obstacle à l'engagement d'acteurs privés, alors que la flexibilité mise en place au travers de directives d'aménagement sert cette dynamique. Ces dernières permettent,

---

<sup>14</sup> Harold Mazoyer "L'âge d'or des ingénieurs-économistes ? Une histoire politique du Service des Affaires Économiques et Internationales (1960-1978)", in *pour mémoire*, n°14 hiver 2014, pp. 105-118.

<sup>15</sup> Viviane Claude souligne l'usage récurrent du terme « esprit », Claude Viviane, De « l'ensemble » à la ville : flottements des années 1960 et puissance de « l'extra-territorialité », *Histoire urbaine* 2006/3, n° 17, p. 27-45

selon Bernard Hirsch, de rester ouvert aux évolutions, d'improviser tout en respectant une trame générale de développement. Si l'on en croit ses propos, ce savoir-faire était inédit dans le contexte français. Hirsch joue un rôle de passeur dans le milieu des acteurs des villes nouvelles lors de ses interventions publiques. Voici comment il présente ce nouvel outil dans une note datée de juillet 1969, probablement écrite à la suite du colloque sur les centres urbains de juillet 1969 :

« Sous l'influence des urbanistes anglais avec qui nous avons passé un contrat d'études, nous avons mis au point une méthode d'intervention très souple qui permet à la fois de faire respecter les principes généraux qui définissent le caractère de la ville et de laisser au promoteur un maximum de liberté.

Renonçant à élaborer des plans-masses, ce qui – rappelons-le – était la règle, à l'époque, pour les opérations d'aménagement concerté, les urbanistes anglais nous ont appris à réduire au minimum les contraintes imposées et à développer les « directives d'aménagement » qui donnent sous une forme indicative des conseils pour l'établissement du plan de masse par les architectes du promoteur. Ces directives s'expriment par des croquis et des maquettes qui définissent un esprit général auquel tous les types de logements peuvent d'ailleurs s'adapter.

Cette méthode a été maintenant expérimentée à plusieurs reprises à la satisfaction des promoteurs comme de la Mission, [...] <sup>16</sup>. »

Les propos de Hirsch sont très clairs. Selon lui, c'est avant tout une méthode que leur ont enseignée Shankland et Cox.

« En définitive, les mentalités en France et en Grande-Bretagne sont trop différentes pour que Shankland et Cox puissent nous apporter une aide sur des problèmes concrets. Là où leur intervention est utile, c'est dans la façon de transcrire nos idées, et c'est d'autant plus important que la mission d'aménagement ne réalise rien directement. Elle fait intervenir des constructeurs et des architectes qui sont chargés d'appliquer notre politique sur le terrain. <sup>17</sup>»

L'une des spécificités de la tradition urbanistique britannique de l'après-guerre est d'intégrer le plan de financement à la démarche de conception. Ces plans de financement impliquent des acteurs publics et privés. S&C sont donc étonnés de

---

<sup>16</sup> ADV0/1461W/294W/7-8/ Mission d'aménagement de la ville nouvelle de Pontoise Cergy, *Note sur les méthodes de travail de la Mission d'aménagement de Cergy-Pontoise*, 31 juillet 1969.

<sup>17</sup> Hirsch, Bernard, *Oublier Cergy - l'invention d'une ville nouvelle...op. cit.* pp.111-114.

constater que ceci n'est pas le cas pour l'élaboration du plan de la ville de Cergy-Pontoise.

« Nous avons été fort surpris de trouver que les critères financiers ne jouent pas un rôle important dans la réalisation du plan, mais nous pensons néanmoins qu'il importe de définir très nettement la base financière du plan<sup>18</sup>. »

C'est aussi une critique qu'ils feront aux agents de la Mission du Vaudreuil lors de leur visite en 1970. En effet, ces « réticences à parler finance et économie » sont aussi reprochées à Jean-Paul Lacaze par le sous-préfet en charge d'encadrer le projet du Vaudreuil<sup>19</sup>. Il semble que ce soit un sujet de réflexion nouveau pour les architectes français à la fin des années 1960. C'est ainsi qu'en parallèle de leur mission à Cergy-Pontoise, Shankland et Desmond Searle, géomètre expert de l'agence, sont sollicités en février 1969 par le bureau des Villes Nouvelles, pour donner une conférence-débat sur la participation de l'entreprise privée à la création des villes nouvelles. Ils sont aussi invités à intervenir sur le même sujet, quelques mois plus tard, lors d'un colloque sur les centres urbains de juillet 1969 organisé par l'IAURP et la DAFU<sup>20</sup>. Il est clair qu'aux yeux des deux orateurs, les études de programmation démographique et socio-économique élaborées concurremment au modèle financier servent à trouver un accord avec le privé. Gérer l'opération et planifier la ville, c'est bien plus que dessiner : c'est trouver un modèle économique qui prenne en compte le secteur privé, autrement dit un « partage des risques et des bénéfices entre public et privé<sup>21</sup> ». La tâche de l'urbaniste appelle les outils d'un dialogue que le plan-masse ne peut assumer.

« Il faut prévoir la participation du secteur privé. Mais il faut pour cela un secteur public plus fort, plus flexible, plus apte à prendre des risques pour que le secteur privé puisse collaborer valablement avec lui<sup>22</sup>. »

---

<sup>18</sup> ADVVO/Shankland Cox & Associates, *Town Planners and Architects, Ville nouvelle de Pontoise-Cergy, rapport I* - juin 1967, p23.

<sup>19</sup> Vadelorge, Loïc, *Retour sur les villes nouvelles une histoire urbaine au XXe siècle*, Paris, Créaphis, 2014, p292

<sup>20</sup> Colloque «Centres urbains» organisé par DAFU et IAURP les 2, 3 et 4 juillet 1969, à l'EPAD

<sup>21</sup> IFA-ATM1537-2/ Note à l'attention de M. Lacaze, du 4 août 1969. Retranscription de la conférence faite à la direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme par Shankland et Searle sur le modèle économique et financier d'une ville nouvelle et participation des promoteurs privés.

<sup>22</sup> Ibid.

Dans cette approche, les questions majeures concernent la prise en compte du développement temporel de l'opération et les enjeux de programmation. La pensée programmatique s'ouvre vers celle des directives d'aménagement.

## LE SAVOIR-FAIRE DE L'AGENCE SHANKLAND & COX

Le statut d'assistance à la maîtrise d'ouvrage accordé à l'agence S&C place les deux architectes dans la situation de devoir transmettre certaines pratiques britanniques, qui, quoique communément utilisées par un groupe de professionnels en Grande-Bretagne, ne sont pas formalisées comme telles. Forts de leur expérience au sein du LCC, Shankland et Cox sont donc, dans le cadre de leur collaboration avec les agents de la Mission, amenés à expliciter des méthodes de conception britanniques. Cette approche des questions urbaines n'est pas issue d'une théorie, selon Michael Welbank, le collaborateur de Shankland et Cox impliqué dans l'opération de Cergy-Pontoise. Elle est partagée et appliquée « presque inconsciemment » par les professionnels progressistes britanniques.

*« This set of ideas has, to our knowledge, never been written, but forms perhaps the mainstream of progressive thinking among the members of the different professions involved, who daily and in many cases almost unconsciously, apply and develop these concepts in their work<sup>23</sup>. »*

En quatre ans, ils fourniront huit rapports (figure 1), tous rédigés en anglais, à l'exception du premier et du sixième, qui sont en français<sup>24</sup>.

Le premier date du 22 juin 1967. Il est consacré à l'étude des documents fournis par la Mission et traite essentiellement de questions de méthode. Ce rapport est associé au portfolio de l'agence. Shankland et Cox font en effet régulièrement référence à leurs travaux pour illustrer leur propos.

---

<sup>23</sup> Welbank, Michael, « Ideas for Export », *RIBA Journal*, septembre 1968. « Cet ensemble d'idées n'a, à notre connaissance, jamais été écrit, mais constitue peut-être le courant dominant de la pensée progressiste de la profession, dont les agents appliquent et développent quotidiennement et dans de nombreux cas presque inconsciemment ces concepts dans leur travail. »

<sup>24</sup> A ces huit rapports conservés aux archives départementales du Val d'Oise, s'ajoutent deux rapports qui n'appartiennent pas à la série qui sert de base de travail pour les agents de la mission. Il s'agit d'un rapport daté d'Aout 1967 « Social Survey. Childwall Valley Estate, Liverpool » et d'un rapport daté de mai 1971, « La vie dans un grand ensemble. Etude de l'habitat au Puits-la-Marlière en banlieue nord de Paris. ».

Le deuxième rapport date du 12 septembre 1967. Il est lui aussi consacré à l'explication des méthodes de leur agence : une première méthode pour déterminer la politique de logement par rapport à la densité de population, une deuxième pour réaliser et utiliser un *planning brief*, des directives d'aménagement à l'intention des maîtres d'œuvre, une troisième pour dessiner la circulation dans les zones de logement. Shankland et Cox décrivent consciencieusement le déroulement de la conception à l'échelle urbaine.

Le troisième rapport, daté du 14 novembre 1967, porte sur la pratique du logement en Angleterre, notamment les maisons à deux étages. Il vise à évaluer les différences entre les pratiques françaises et anglaises. À la demande des Français, Shankland et Cox cherchent à comprendre si ces différences proviennent des politiques nationales en matière de logement, de l'organisation administrative, du système de financement, des besoins sociaux, des méthodes de design, ou encore des règles ou du coût de construction.

Le quatrième rapport, remis en février 1968, pose la question de la possibilité d'appliquer en région parisienne les éléments présentés dans le troisième rapport. L'objectif est de trouver des hypothèses viables pour le quartier de la Préfecture de Pontoise-Cergy, en s'appuyant sur les rapports 2 et 3 de l'agence et sur deux documents préparés par la Mission.

Les cinquième et sixième rapports traitent des écoles. Daté de juin 1968, le cinquième rapport évalue la construction des écoles en France et défend l'opportunité d'une nouvelle approche de leur dessin, en lien avec de nouvelles formes d'éducation. L'autre rapport sur les écoles (non daté) est rédigé en collaboration avec un architecte anglais qui construit des écoles en France, Michael Keyte. Il présente des directives d'aménagement possible pour les écoles.

Le septième rapport, daté d'avril 1969, c'est-à-dire au moment de la création de l'établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise et du lancement des premiers chantiers, se place dans la continuité des troisième et quatrième rapports. Il synthétise ces deux documents et donne des instructions sur l'aménagement des espaces extérieurs.

Le dernier rapport, daté d'août 1970, est quant à lui dédié à la question des zones industrielles<sup>25</sup>. À partir de onze cas anglais, Shankland et Cox résument l'expérience anglaise en matière de zones industrielles.

Le premier point d'analyse de S&C porte non pas sur l'opération de la ville nouvelle, mais sur les conditions de production et de décision de la Mission de Cergy-Pontoise, son organisation et ses responsabilités. Un point important à leurs yeux est l'autonomie de la structure de planification – à l'image des *development corporations*, les structures publiques d'aménagement des villes nouvelles britanniques. Ces organismes d'aménagement bénéficient d'une grande indépendance et sont formés par des membres des représentants des collectivités locales. Les missions d'études, constituées par Delouvrier en 1966 pour élaborer les premiers plans des villes, regroupent, elles, des membres du district et de l'IAURP, mais aucun élu local ne siège dans ces instances. L'acceptation unanime de la solution est aussi une préoccupation abordée par les deux auteurs. Pour s'assurer le soutien des populations des villages existants, Shankland et Cox préconisent de mener une étude d'environnement ou de « paysage urbain », proposent des « réunions publiques », ainsi que la mise en place d'une politique capable d'« établir les plus étroits contacts avec le peuplement dont il est chargé<sup>26</sup> ». Shankland et Cox sont convaincus des bienfaits du travail pluridisciplinaire, qui avait cours au LCC et qu'ils cherchent à instaurer au sein de leur agence. Ils insistent donc à maintes reprises sur le fait que le travail de conception ne relève pas de la seule responsabilité de l'architecte. Ce dernier, précisent-ils, a cependant l'habileté nécessaire pour « présenter en termes graphiques simples les traits essentiels dont dépend la forme du plan ». L'architecte, selon Shankland et Cox, n'a pas l'exclusivité de la « pensée imaginative ». En revanche, il reste un acteur central présent à toutes les étapes du processus, de l'établissement du programme à la construction.

La deuxième condition de la réussite est l'échelle de réflexion. Shankland et Cox insistent sur une réflexion à deux échelles en même temps : l'une, globale, relevant du « concept urbain », l'autre plus détaillée, définissant « l'environnement matériel ». Ce dernier ne se définit pas par un plan mais par un ensemble de documents qui

---

<sup>25</sup> En France, sur cette période, on est passé du statut exploratoire de la MEAVN au statut opérationnel de l'EPA.

<sup>26</sup> ADVO/Shankland Cox & Associates, *Town Planners and Architects, Ville nouvelle de Pontoise-Cergy, rapport 1* - juin 1967, p31

fournissent l'image de la ville et qui servent de test, assurant ainsi une forme de faisabilité.

« La méthode, pour entreprendre de telle étude, consiste à examiner plusieurs éléments critiques ou typique du plan de manière assez détaillée, avec dessins, croquis en perspectives et modèles à une échelle bien plus grande qu'on n'en utiliserait jamais dans un rapport de planification. C'est alors seulement que l'on pourra voir si le problème qui a été posé est, par exemple, incapable d'avoir une solution acceptable, ou quelles restrictions de conception doivent être apportées pour des raisons d'environnement.<sup>27</sup>»

Le travail à plusieurs échelles concerne aussi le paysage. À l'inverse de son rapport au concept d'ensemble de la forme urbaine, la Mission ne traite, selon Shankland et Cox, le paysage qu'à petite échelle. En même temps que les études de conception, un paysagiste devrait, estiment les Britanniques, réfléchir à la politique totale du paysage, en termes de projection et de « pressions exercées sur la campagne ».

Enfin, le phasage de l'opération et sa programmation sont des éléments au cœur du processus de conception de l'opération pour les Britanniques. Il s'agit d'attirer dès le départ une population mêlant de manière équilibrée les différents groupes sociaux. En fonction de ces objectifs de population, il faudra répondre aux besoins de logements. À son arrivée, soit un an après le début des études pour la conception de la ville nouvelle, Welbank estime que certaines questions restent à poser. La population totale avait par exemple été évaluée à partir du plan général pour la région parisienne. Or, aux yeux du Britannique, il est nécessaire de partir de prévisions réalistes sur la population à même de venir s'installer à Cergy-Pontoise, ainsi que sur ses capacités financières.

Pour les Britanniques, le fondement de l'urbanisme est bien l'estimation du cours probable des événements et de leurs implications. La projection de la population fournit la base pour évaluer toute activité de la ville. Ce processus de *planning* s'appuie sur des hypothèses initiales qui sont affinées par approximations successives. Cette méthode est, selon Welbank, habituelle dans la pratique britannique, mais inédite dans l'Hexagone. Les Français seraient très précis dans les statistiques et les figures, mais timides quand il s'agit d'accepter un processus inductif et par nature inexact, ce que confirment les nombreuses remarques des agents de l'IAURP à propos

---

<sup>27</sup> Ibid., p10

de l'empirisme britannique. La tâche première de l'agence S&C était donc de demander aux Français d'écrire leurs objectifs pour la ville et de concevoir une hypothèse de base. Le projet de la ville nouvelle du LCC, *Hook New Town*, auquel ont participé Shankland et Cox, est remarquable en ceci qu'il articule la formalisation architecturale à différentes échelles, le paysage et l'infrastructure à une véritable réflexion socio-économique. C'est cette vision qui sous-tend l'apport de S&C dans le cadre de la collaboration avec la Mission de Cergy-Pontoise. En septembre 1968, dans un article du *RIBA Journal* (figure 2), Michael Welbank relate l'étonnement des Français devant les solutions britanniques – qui, selon lui, ne découlent pas de la seule conception spatiale mais de plusieurs niveaux de réflexion :

*[...] it was the fusion of social, economic, environmental, traffic, architectural, constructional and cost factors into one reasonably coherent set of ideas<sup>28</sup>.*

Selon Welbank, les Français considèrent le métier d'urbaniste comme celui d'un « super-architecte », à rebours des éléments de méthode qui caractérisent la spécificité de l'approche britannique : l'estimation de la population, un processus de conception fait d'allers-retours entre les échelles et entre les acteurs, et enfin la communication des urbanistes avec les maîtres d'œuvre à l'aide de directives d'aménagement.

Du point de vue de l'aménagement, les valeurs et les dispositifs identifiés comme appartenant au contexte britannique par Welbank sont la faible densité et le mode de vie associé, l'usage de stationnements en sous-sol ou du dispositif de dalle (ce qui est très étonnant), et la distribution des secteurs sous forme de *precinct*, - des enclaves favorisant la séparation des flux piétons et motorisés (figure 3, 4&5). Dans leurs premiers exposés sur la question de la densité, S&C défendent la même position que celle qu'ils avaient défendu au sein du LCC, pour le projet de Hook. Cette position, en opposition très nette avec les *New Towns* de première génération, valorise le potentiel de la grande densité pour la vie sociale des centres. Mais elle ne peut qu'évoluer dans le contexte français, où l'on apprécie la grande densité largement au-delà de ce qui paraissait acceptable pour les Britanniques. Paradoxalement, l'intervention de S&C aura, par la suite, pour résultat une plus faible densité des ensembles de logements que

---

<sup>28</sup> Welbank, Michael, « Ideas for Export », *op. cit.* « *il s'agissait d'intégrer les facteurs sociaux, économiques, environnementaux, de circulation, architecturaux, de construction et de coûts en un ensemble, relativement cohérent, d'idées* »

ce que les Français auraient établis. La Mission s'appuie en définitive sur les standards britanniques pour réévaluer les objectifs de densité. Les pourcentages et la répartition des types de logements sont fixés à partir de ces densités. La Mission introduit aussi 40 % de maisons. L'expérience de la transposition directe, en France, du modèle des maisons anglaises semble cependant avoir été difficile.

Shankland et Cox classent, dans leurs rapports, les types de logements en trois catégories, en fonction de leur densité à l'hectare. Le texte est accompagné par des planches d'illustrations annotées (figure 6), qui présentent des formes urbaines possibles spécifiques à chaque type de densité. Alors que le texte aborde la question de la densité en termes socio-économiques, les planches illustrent par des extraits de plans réels ou théoriques des groupements possibles, la relation du bâti aux plantations, la distribution ainsi que la question des stationnements. Des plans de détail présentent l'organisation interne des logements. Pour les densités plus importantes, les coupes permettent de montrer différents principes de superpositions et l'emboîtement de logements en duplex et leurs accès, ainsi que la mixité verticale de fonctions dans les exemples de très grande densité. Il est, selon Shankland et Cox, plus avantageux d'adopter le principe – très développé en Angleterre – de logements de 4 à 5 étages, composés de duplex superposés : l'un bénéficie d'un jardin, l'autre, accessible par un *deck*, profite d'un toit-terrasse. Sous la dalle d'accès se trouvent les stationnements. Les références sont issues des recherches du groupe de développement du ministère du Logement, dont Cox faisait partie. Selon Welbank, les Français sont réticents face au dispositif de dalle ou de stationnement en sous-sol, mais une étude de Shankland et Cox sur la place du stationnement en surface selon les densités souhaitées en démontre la nécessité.

Pour une densité supérieure à 100 logements/ha, les deux Britanniques proposent de placer des commerces sur une dalle et prônent une organisation sous forme de grandes tours. Ce dispositif aide à définir un centre par la concentration de population, expliquent-ils. Les architectes modernistes du LCC ont défendu avec ferveur tout au long des années 1950 le dispositif de dalle. S&C affirment ainsi, sans surprise, la nécessité d'organiser pour le centre-ville une séparation des flux entre piétons et véhicules sous la forme d'une différence de niveaux. En revanche, aussi étonnant que cela paraisse au regard de certains projets développés par S&C, dont celui pour le

centre ville de Liverpool<sup>29</sup>, Welbank reste sceptique devant l'imbrication des programmes proposés par la Mission pour le quartier de la Préfecture. Paradoxalement, les experts britanniques aident ainsi le directeur de la Mission à faire face aux ambitions de l'équipe de jeunes architectes intégrés à la Mission, qui alimentent une vision mégastructurelle des équipements. À l'organisation complexe d'un édifice multifonctionnel, Welbank oppose la flexibilité d'usage nécessaire au développement spontané d'activités qui ne peuvent pas supporter les charges foncières d'un tel projet<sup>30</sup>. Une architecture trop complexe est comprise comme une contrainte, sans compter la complexité économique due à la superposition de programmes financés par différents promoteurs. L'architecture complexe, c'est le bâtiment, ce n'est pas la dalle. En aucun cas l'agence de Shankland et Cox ne remet en cause le dispositif de dalles. Dans un courrier de février 1968, un de leurs collaborateurs soutient la nécessité d'organiser une séparation des flux entre piétons et véhicules, sous la forme, si possible, d'une différence de niveaux<sup>31</sup>. Deux ans plus tard, Michael Welbank et Adrian Cave, défendent d'ailleurs ce dispositif auprès de la Mission du Vaudreuil. Au plan rigide d'un système de « réseau-maillages », ils opposent le dispositif de dalle :

[...] si on veut recréer pour le piéton un environnement médiéval sous son meilleur aspect au centre de la ville future, il faut avoir une dalle<sup>32</sup>.

Enfin, un apport méthodologique essentiel souligné par Welbank est, bien sûr, l'usage de *planning briefs* qu'il oppose à la tradition française (« *the orthodox French tradition in large scale planning* »), qui selon lui, une fois les fonctions et les circulations fixées par le plan général, définit les gabarits de tous les bâtiments, ne laissant aux architectes maîtres d'œuvre que la responsabilité du dessin des façades. Si ce processus à la française ne stimule pas l'imagination architecturale selon Welbank, il est surtout surpris que les gabarits soient définis sans connaître les exigences des utilisateurs, les demandes du client et le coût (figure 7).

---

<sup>29</sup> Anne Portnoï, « La tradition du *Town Design* et sa transmission par les acteurs des villes nouvelles françaises », *op. cit.* ; voir aussi Otto Saumarez Smith, « Graeme Shankland : a Sixties Architect-Planner and the Political Culture of the British Left », *Architectural History* 57: 393-422, 2014.

<sup>30</sup> ADV0/1461W/294W/7-8/ Centre du quartier de la préfecture - étude programmation 1968-72 - Courrier de Michael Welbank du 15 juillet 1968

<sup>31</sup> ADV0/1461W/294W/7-8/ Centre du quartier de la préfecture - étude programmation 1968-72 - Lettre du 2 février 1968, adressée à Pierre Richard

<sup>32</sup> IFA-ATM1537-2- Shankland et Cox/ Visite au Vaudreuil le 10 décembre 1970

Les recommandations de S&C dans leurs rapports sont accompagnées de nombreuses perspectives mettant en scène des usagers dans leur l'environnement urbain rapidement esquissé. Les commentaires énoncent des recommandations sur le rôle du végétal, l'emplacement des garages, la séparation des flux piétons des véhicules ou encore la mise en relation des espaces extérieurs privés avec de petits espaces publics associés au groupement de logements. Ce sont ces outils mêmes, recommandations et esquisses d'un paysage urbain, qui font l'objet par la suite de leur enseignement. En avril 1968, la Mission s'engage dans la production du *planning brief*<sup>33</sup> et en parallèle de la production de rapports, l'agence de Shankland et Cox assiste les Français dans leur élaboration. Les termes sont, à l'époque, encore retranscrits en anglais dans les minutes du comité de coordination. Dans un premier temps, l'objectif est l'écriture d'un programme illustré, qui sera, par la suite, intitulé par les agents de la Mission « directives d'aménagement » ou « cahier des charges ». Ce programme décrit le fonctionnement, l'ambiance, le rôle symbolique de chaque équipement et sa relation à l'espace public (figure 8). Le cahier de directives urbaines comprend<sup>34</sup> :

une partie écrite qui définit les règlements et les objectifs

- i. un plan schématique indiquant les grandes lignes des circulations véhicules et piétons, ainsi que la localisation des espaces pour les différents usages dans la zone concernée ;
- ii. un plan du site montrant les limites, les points fixes, les points d'accès des voies desservant le site et les principaux éléments du paysage, existants et proposés. Un plan au 1/500 ;
- iii. une maquette ou photographie de maquette montrant des solutions possibles
- iv. un croquis montrant les objectifs pour créer l'atmosphère urbaine (*urban character*).

Le dessin et l'élaboration des directives se font dans un processus continu. Au départ, le travail de dessin est mené par un concepteur au sein de l'équipe d'urbanistes. Puis cette tâche est transférée à l'architecte des bâtiments concernés. À ce stade, les idées produites par le maître d'œuvre peuvent être intégrées aux directives urbaines, celles-ci pouvant être révisées si nécessaire. Pour les deux Britanniques, le maître d'œuvre

---

<sup>33</sup> ADV0/1461W/294W/7-8/ Administration-comité de coordination 1968-1972, Comité de coordination du 16 avril 1968

<sup>34</sup> ADV0/ Shankland, Cox & Associates, *Ville nouvelle de Pontoise Cergy. Rapport II*, 12 septembre 1967.

ne devrait, dans l'idéal, pas simplement recevoir des prescriptions écrites mais aussi assister à leur développement.

La maquette joue un rôle essentiel dans le processus. Elle permet aux architectes et aux urbanistes de travailler sur un même objet tout en la regardant de différents points de vue.

*A planner can be said to work from the outside inwards and the architect form the inside outwards<sup>35</sup>.*

La maquette et la photographie de maquette sont des outils de communication mais aussi le moyen le plus rapide pour examiner de larges zones de construction. S&C préconisent d'évaluer ainsi un nombre important de solutions. Ils donnent aussi des indications sur la facture de la maquette afin d'aller vite : le contour du site, des blocs de bois pour représenter de possibles formes construites (sans s'inquiéter trop si celles-ci ne sont pas réalisables), du papier de couleur pour figurer les cheminements piétons et les voiries. Ils préconisent les échelles de ces maquettes : 1/500 ou 1/1000 pour du logement. Il convient de prendre en photo les solutions qui émergent et qui méritent d'être enregistrées pour mémoire ou pour un développement futur. Les polaroids sont parfaits pour ce travail, précisent-ils. Sous forme dessinée, ce travail serait trop long ou pas assez précis. En procédant par photos, il est en revanche possible d'obtenir une variété d'illustrations de la zone à développer. Dans un deuxième temps, l'examen plus détaillé d'une version s'accompagne de croquis qui rendent compte de « l'environnement lié à la composition en maquette ». C'est donc d'abord une composition formelle qui est établie. Mais cette composition n'est pas unique : dans un premier temps, ce sont les possibles qui sont recherchés, afin d'en discuter les avantages et les inconvénients. Shankland et Cox procèdent par alternatives. Ils précisent que ce travail s'accompagne de la définition de critères que les plans doivent remplir, et d'une série de questions posées par ces variantes au cours du processus de conception.

Il est évident que le discours de l'agence de Shankland et Cox est entendu et assimilé au fil du temps. Les interviews d'acteurs menées par Viviane Claude et Jean-Charles Fredenucci<sup>36</sup> montrent que cette méthode et ses termes – « directives »,

---

<sup>35</sup> Ibid. « On peut dire qu'un urbaniste travaille de l'extérieur vers l'intérieur et l'architecte de l'intérieur vers l'extérieur. »

<sup>36</sup> Viviane, Claude, et Fredenucci, Jean-Charles, *Expériences professionnelles ...*, op. cit.

« atmosphère/ambiance/esprit » – sont réellement intégrés au travail au jour le jour des architectes de la Mission. Les Français se servent des outils proposés par l'agence anglaise. Le tableau « *Housing need related to household type and size* » présenté dans le quatrième rapport de Shankland et Cox sert, par exemple, de support pour l'estimation des besoins et de la « « répartition souhaitée de la population par types de ménages, par tailles et types de logements <sup>37</sup> ». Les agents de la Mission suivent aussi consciencieusement les critères proposés par Welbank pour évaluer des hypothèses dans le processus de projet (figure 8 & 9). Du fait de la défiance vis-à-vis des méthodes du ministère de l'Équipement, Hirsch se retrouve entouré par de jeunes architectes peu expérimentés en matière d'urbanisme. Ces agents qui n'ont ni méthode ni expérience adoptent donc plus facilement celle des Anglais. Welbank en témoigne :

*In this way it has been possible to export a great many ideas and methods of work, quickly and effectively enabling them to build up a bank of experience and to sharpen their tools of criticism and creation<sup>38</sup>.*

Il apparaît clairement que cette collaboration contribue à faire émerger de nouvelles pratiques de l'urbanisme en France. Ce qui confirme l'affirmation de Loïc Vadelorge, selon lequel « l'enrichissement des pratiques professionnelles constitue la véritable innovation méthodologique des villes nouvelles<sup>39</sup> ». C'est aussi l'hypothèse centrale de Viviane Claude et Jean-Charles Fredenucci pour leur étude menée dans le cadre du programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises<sup>40</sup>. En effet, dans leurs nombreux témoignages, les directeurs des Missions, Hirsch comme Lacaze, Goldberg, Lalande ou Ousset, revendiquent des démarches pionnières ainsi que leur apport dans le renouvellement de certaines pratiques urbanistiques. A Cergy Pontoise, les agents de la Mission expérimentent le dessin d'atmosphères urbaines à la place d'un plan masse. L'opposition dont il est ici question au travers des échanges avec les britanniques - urbanisme de composition, scénarisation, négociation - reste pleinement d'actualité.

---

<sup>37</sup> ADVO/1461W/294W/7-8/ Administration-comité de coordination 1968-1972, notice sommaire du centre de la préfecture de mai 1968

<sup>38</sup> Welbank, Michael, « Ideas for Export », *op.cit.* « Il a ainsi été possible d'exporter un grand nombre d'idées et de méthodes de travail, ce qui leur a permis de constituer rapidement et efficacement une solide expérience et d'affiner leurs outils de critique et de création. »

<sup>39</sup> Vadelorge, Loïc, *Retour sur les villes nouvelles une histoire urbaine au XXe siècle*, Paris, Créaphis, 2014, P314

<sup>40</sup> Claude, Viviane et Fredenucci, Jean-Charles, *Expériences professionnelles et effets de génération en villes nouvelles (1965-2002), rapport final*, Lyon, LATTIS, 2004

Anne Portnoï

## Le savoir-faire britannique dans la conception de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise

Figure 1: En quatre ans, l'agence Shankland Cox & Associates fourniront huit rapports. Shankland Cox & Associates, Town Planners and Architects, *Ville nouvelle de Pontoise-Cergy, rapport 1-8*, juin 1967- Aout 1970. [ADVO]

Figure 2 : Welbank, Michael, « Ideas for Export », *RIBA Journal*, sept. 1968 [coll. AP]

Figure 3: Shankland Cox & Associates, Town Planners and Architects, *Ville nouvelle de Pontoise-Cergy, rapport 2*, 12 septembre 1967. [ADVO]

Figure 4 : *Technique et Architecture*, n°301, 1974 [ADVO/Fond Hirsch 26J1-34]

Figure 5 : *Guide de l'architecture dans les villes nouvelles de la région parisienne*, Paris, Hachette, 1979.

Figure 6: Shankland Cox & Associates, Town Planners and Architects, *Ville nouvelle de Pontoise-Cergy, rapport 2*, 12 septembre 1967. [ADVO]

Figure 7: Correspondance avec Michael Welbank au sujet de la conception du centre de la préfecture. «Centre préfecture-Coordination architecturale», 14 mai 1968. [ADVO/294w/ Administration- comité de coordination 1968-1972]

Figure 8 : Les critères proposés par Welbank et celles des agents de la Mission de Cergy-Pontoise pour évaluer des hypothèses de projet. Correspondance avec Michael Welbank au sujet de la conception du centre de la préfecture [ADVO/294w/ Administration- comité de coordination 1968-1972]

Figure 9: Diagramme illustrant le processus de projet mis en place au sein de la Mission de Cergy-Pontoise. Cergy-Pontoise Ville nouvelle. *Elements pour un schema d'aménagement des versants de l'Hautil*, octobre 1971 [ADVO/294w]

**VILLE NOUVELLE DE PONTOISE-CERGY**

**Rapport 1**

**SHANKLAND COX AND ASSOCIATES  
TOWN PLANNERS AND ARCHITECTS**

# WORKING OVERSEAS

One of the most interesting developments in recent years has been the success of British architects in obtaining architectural and planning commissions in such unexpected markets as France and the United States.

The RIBA Journal asked Michael Wellbank [A], whose firm, Shankland, Cox and Associates, has been engaged in planning a new town at Pontoise, near Paris, and Walter Bor [F], of Llewellyn-Davies, Weeks, Forestier-Walker and Bor, who has been working in Venezuela and the US, to discuss the contribution that British architects can make, particularly in planning low-rise medium-density housing, and to highlight some of the practical difficulties that occurred in their respective fields.

Their articles are supplemented by one from Charles Cockburn [A], of the Architectural Association's Tropical School, dealing with the contribution British architects could make in the developing countries

## Ideas for export

During the recent years, Shankland, Cox and Associates have been engaged on a number of foreign projects, working in close association with professional colleagues of the countries concerned. Michael Wellbank gives a lively account of the fruitful clash of British and French ideas in the development of a New Town at Pontoise-Cergy.

In working abroad, whether you like it or not, you are an ambassador for your national culture, not just your own. You are expected to bring not just your own ideas to bear on their problems, but what you consider to be the best of your British colleagues' ideas as well. However, ideas are only successively received into one culture from another in so far as the receiving culture is attracted by them. It is fascinating to see how some ideas are accepted and some are not and to try and divine why. Then, all the ideas which are accepted are also changed in the process of the interpenetration and realization.

All this I have found intensely stimulating because whilst there is something in the British social and official climate which nags at our self-confidence as a profession, the British habit of self-deprecation should not lead us to denigrate our best achievements which in planning and urban design are exceptional by any standard. Some foreign teams do realize this, even if we do not, and this has led to the engagement of our firm, Shankland, Cox and Associates, as English consultants to provide a service to a French team of official

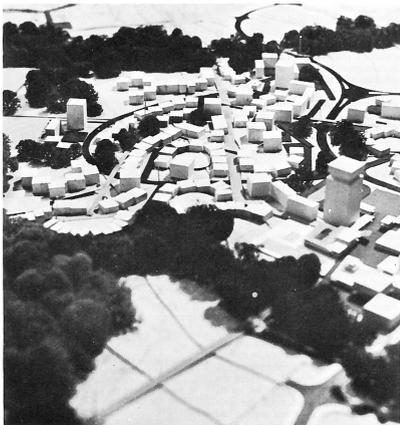
planners, planning and developing a New Town near Paris. This foreign team was seeking the British approach to the problems they had in hand because they considered that the answers we had produced to similar problems were not only different but better. They were, however, defeated when trying to discover how these solutions were arrived at. It was not a question of architectural style, visual gimmickery, specific materials or colour, but it was the fusion of social, economic, environmental, traffic, architectural, constructional and cost factors

town and then cut it up again and distribute the bits around the various sites. It is necessary to start at the other end of the scale and build up the situation from realistic forecasts of what will happen. Who is likely to come to the new town in the first years? How much money are they likely to have? What effect will these immigrant families have on the age structure of the town?

This is really the roots of planning, the building up of the likely course of events and their implications from an understanding of who might come to the town, why they come, and how they get themselves there. From this picture of the likely immigrants, it is possible to form a projection of the population of the town which would be the basis for every activity in the town. In this process the target then becomes a cut-off point in this growth pattern and not a total number which has to be distributed to the parts of the town.

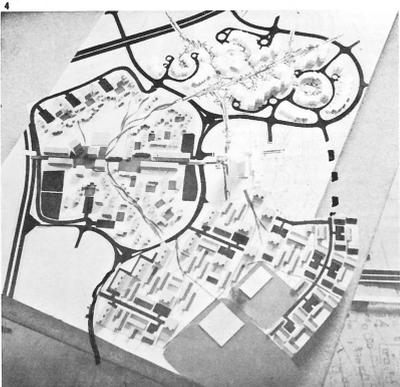
This process of planning by assuming an initial hypothesis and refining it by subsequent approximations, reasonably familiar in British planning practice, was new to the French, and although they could sense its importance and its implications, they found it difficult to believe it was possible to do it. The French are exceedingly precise in their use of statistics and figures, and shy of accepting an inductive process, inherently inexact. This one of the initial tasks was to demand that the French team wrote down the objectives for the town, and also the assumptions contingent on these. At first they found writing down broad objectives and conceiving a basic hypothesis disturbing - they kept clinging to any mathematical formulae, irrelevant though this might be - but with typical French *elan* this technique was soon mastered.

**Density**  
The problems that arose from this distinctly French approach may be seen in relation to density proposals for residential areas. Their ideas about density were conditioned by two concepts. The first was that high densities were good in themselves because this produced the maximum concentration of people and thus the maximum animation in the streets and spaces around buildings. This idea was held to have been approved by the very few French sociologists working in this field although to our eyes it also produced the maximum conflicts between everyone, everywhere. The second concept was that as high density produced the greater bulk of building it was inherently capable of producing a more worthy architectural solution. A town with the maximum of such high density was, therefore, bound to be architecturally more attractive and thus the people living in it the happier for it. To live in a highly animated street which was also an architectural masterpiece was worth the price of living on the top floor of a five-storey walk-up block with a family of three children.



3 Planners' sketch model of one of the housing areas of the new town

4 Assembled sketch models, prepared by three different design groups (French and English) showing the housing area and the local centre of the new town



into one reasonably coherent set of ideas. This set of ideas has, to our knowledge, never been written down as a whole, but forms perhaps the mainstream of progressive thinking among the members of the different professions involved, who daily and in many cases almost unconsciously, apply and develop these concepts in their work. Thus the service that we have been exporting has been this philosophy, together with guidance on how it can be applied in particular instances.

### The initial challenge

It is a terrifying experience to land in the midst of a foreign team as an 'expert'. Within five minutes of arrival, you are bombarded with questions - all in a foreign language - about all sorts of detail as to whether a road should be here or there, or whether this should be five storeys or 20 storeys. You are expected to display your expertise in a virtuoso display within 60 seconds, surrounded by an admiring audience. The French still expect architects to do this sort of thing and, as yet, they are not at all sure how the new-fangled professional planner behaves. They assume he is just some kind of super architect.

The team in charge of planning the new city at Pontoise-Cergy, set up by the governmental agency for the strategic planning of the Paris region, had already been at work for a year. During this time, Jean Coignet, the chief planner, had produced a highly imaginative strategic concept for the town which takes the form of a sweeping crescent, following the high contours of the escarpment overlooking the flood plain of the Oise where it makes a great loop before joining the Seine below Paris.

The team had just produced a draft master plan for the first sector of the whole town - a sector to house 30,000 people and to be completed within six years. At the time of our arrival, they were beginning to take parts of this draft master plan to a greater degree of detail preparatory to forming a final plan by the end of 1967. This the first task was to assimilate the results of the previous year, the methods of work, the basis for decisions, their assumptions, etc. It was quite impossible to answer, as the 'expert', the thousands of questions that were being hurled around until the basis for making decisions on many of these points was understood. There was, in fact, a great gap here. If there had been a coherent philosophy relating the various aspects of the planning work altogether, many of the questions would never have been asked.

### Population

For instance, the total population target for the town had been given as part of the strategic plan for the Paris region. As a numerical target, therefore, this was perhaps valid. However, when design work is commenced on a new town, it is not enough to take the overall target and neatly cut it up to appropriate sized lumps for districts of the

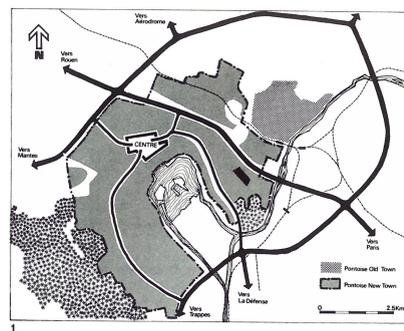
In setting density levels for the new town, the team had made a study of recent residential schemes throughout Europe and had focussed their attention on the factors which they considered created the desirable 'character' or 'atmosphere' in these various schemes. This quality, they concluded, sprang from the size of spaces between the buildings and the height and bulk of buildings, and so a mathematical measure was introduced to achieve 'character'. This was the 'co-efficient of ground coverage' stated as a minimum. With a given density it was obligatory to build over a given percentage of the ground as the means to achieve a specific environmental character. This was an abstract statistical concept unrelated to the needs of the people using the area. We thought this was quite the wrong way of going about it - an approach, in fact, unlikely to achieve the desired objectives and more likely to have undesirable results.

It was clearly necessary to establish quickly with them the basis for determining density from a set of value judgments about the needs of the people, and this in turn meant developing some picture of the future population. The new element that was introduced to the thinking of the French team was the concept of social objectives and environmental objectives as factors in the determination of density. The team had hoped that such objectives would be provided for them with precision by sociologists, but in this they were disappointed - an experience, in fact, not confined to France. In this void they hesitated before pitching in and setting up their own social objectives. With the confidence that can only come from meeting this sort of situation many times before, we dashed in and established with them agreement on a set of objectives.

Debate and creative uproar ensued. What families would there be? What size? Of what composition? What were their different needs? What dwelling forms met these needs? At what cost? Each of these was discussed, explored and examined. Our contribution here was based on English experience and in many instances, needed to be modified in the light of the French situation.

Then by reference, firstly, to what could be reasonably achieved at various density ranges with English environmental standards and, secondly, the requirements of the proposed housing stock, a picture of the town's residential areas in terms of density was derived. In broad terms this was as follows:  
5% dwellings at 3 d.p.a. (25 p.p.a.)  
4% dwellings at 15 d.p.a. (60 p.p.a.)  
50% dwellings at 33 p.p.a. (100 p.p.a.)  
This compares with their original proposal for a density distribution as follows:  
10% dwellings at 14 d.p.a. (60 p.p.a.)  
50% dwellings at 40 d.p.a. (120 p.p.a.)  
50% dwellings at 60 d.p.a. (200 p.p.a.)

As can be imagined, this had a major impact on the plan of the town, especially as the equivalent of the 'designated' area had by then been established. If the population were to remain constant, which was critical for administrative and political reasons, then all the other land uses had to be rigorously examined for possible reductions or displacement into future areas in the programme. This, in fact, was done, but all the flexibility that comes from generous first allotments for various land uses has now gone. In social and urban design terms the major result of the changes was the introduction of 40 per cent of houses. This move was almost a traumatic shock from which we are still just recovering because the implications in France for layout, dwelling design, byelaws and regulations, constructional techniques, production cost, costing methods, management, social conventions, family habits, etc., have been our headaches ever since. But with the col-

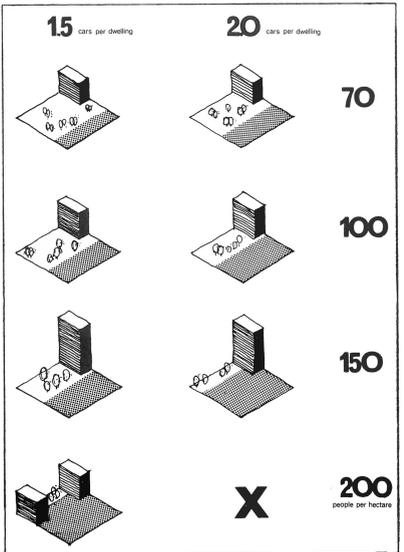


1 Plan of the site showing the old and new towns of Pontoise

2 Aerial view of the south-eastern sector of the site clearly showing the curve of the Oise



5 Diagram showing the area of land needed for surface parking at various densities



5 Diagram showing the area of land needed for surface parking at various densities

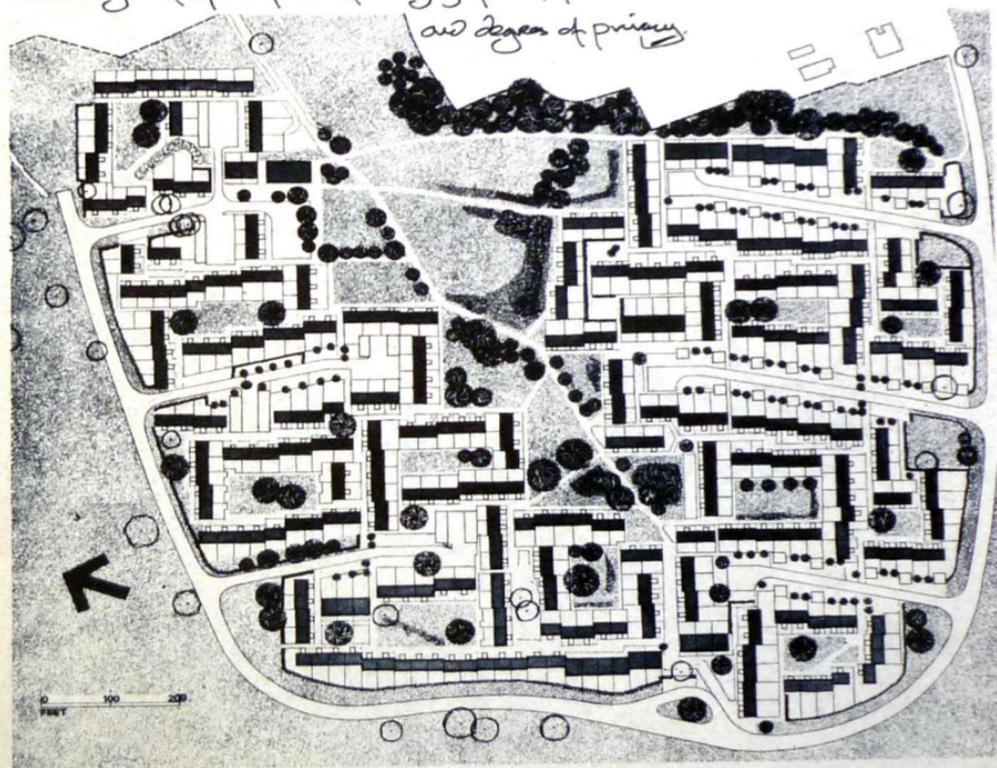
laboration of dynamic, sympathetic and imaginative French colleagues, great progress is being made and the first steps in changing a deep-rooted but in many respects outdated French tradition are being taken.

**Car parking**  
One particular implication of the original density proposals which we criticized was the problem of car parking. At the lower density ranges, it is possible to handle car parking entirely on the ground. However, in the upper density ranges, the amount of car parking is so great that it becomes quite unacceptable to have the car parking in the open on the ground, as this takes up nearly all the open space between buildings. Indeed, at densities around 50 d.p.a. it is physically impossible to do this; some form of double decking or basement car parking is essential.

Once the approach of separating cars and pedestrians to some extent is accepted then greater freedom is possible in layout with the ability to create safe pedestrian routes even although these may at some points cross or run along roads

An example of such a housing layout at 386.p.w is shown using all these features. This layout is for the St. Johns Estate, Winton, Cheshire. The housing is entirely 2 storey [R+1] with car parking places in the ratio 1.5:1.

A main pedestrian path runs diagonally across the site from which footpaths to the houses branch off. There is a wide range of open space of varying forms, functions and degrees of privacy



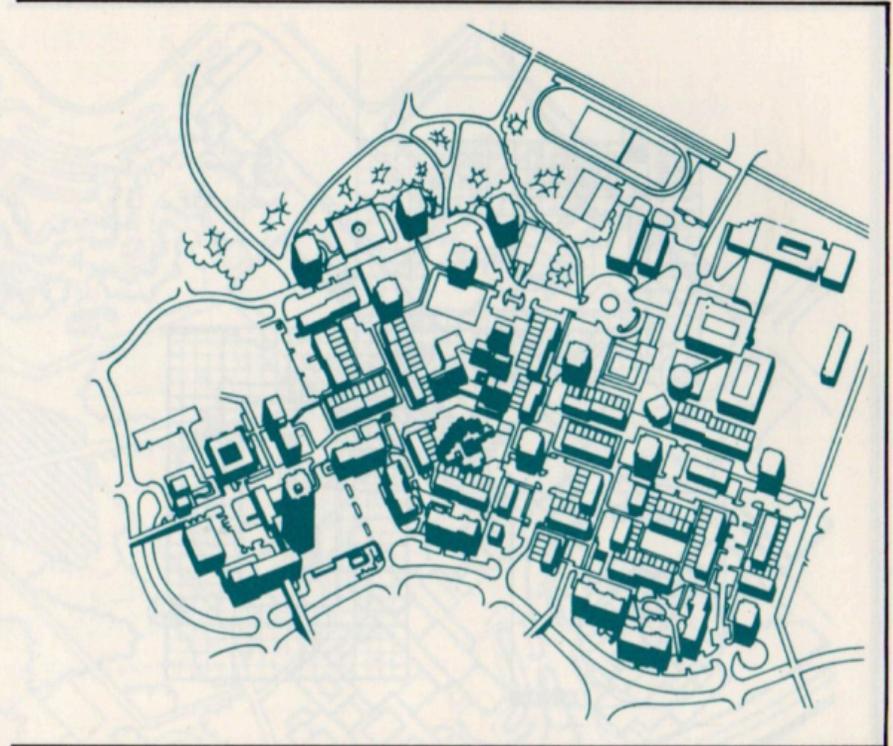


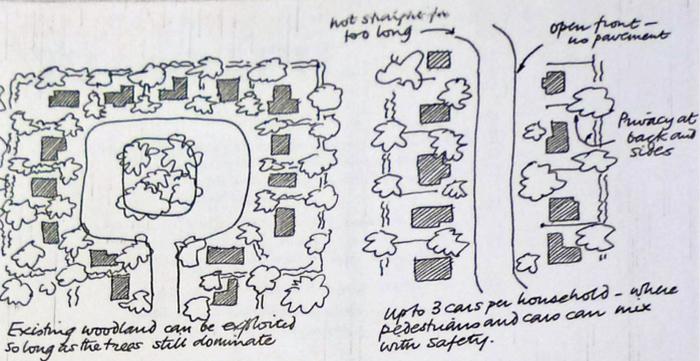
# Les Touleuses

Architectes : Shoakland, Cox, 1971



Une des premières réalisations de la Ville Nouvelle, les immeubles en bordure du bois de Cergy se devaient d'assurer une bonne transition entre les bois et la ville future bien sûr, mais aussi entre une certaine conception de la ville alors encore à l'honneur et celle qui allait lui succéder. Cet ensemble y parvient avec bonheur : béton peint en blanc et bois, posé sur la verdure. C'est simple et réussi. Sur le chemin piétonnier qui traverse l'ensemble se greffent les écoles maternelle et primaire, non monumentales, mais pourquoi pas ?



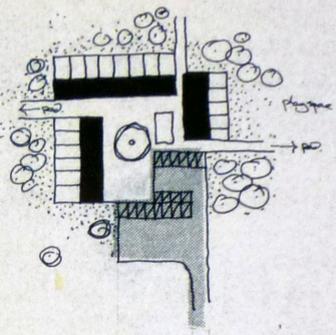


There are a number of ways of relating houses and garages or car parking places at this density.  
[See MHLQ Design Bulletin No 10]

At this density range and with a ratio of 1.5 car spaces per dwelling, these car spaces can all be accommodated on the ground. If approximately 60% of the car places are not at the dwelling, then a reasonable freedom and flexibility in design can be achieved.

There are however certain principles to be observed in this, if at all possible:

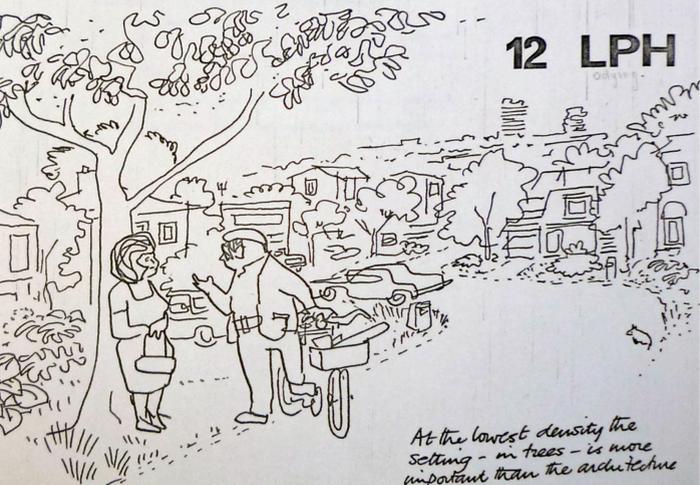
- 1) take the cars as close to the house as possible which leads to the use of small carports rather than large; this arrangement is also good for safety and traffic



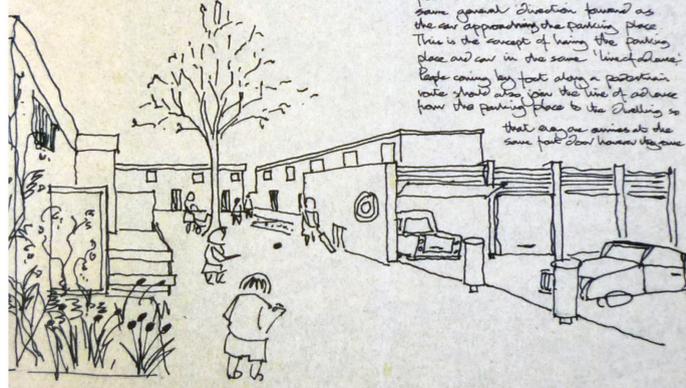
Existing woodland can be explored so long as the trees still dominate

Up to 3 cars per household - where pedestrians and cars can mix with safety.

# 12 LPH

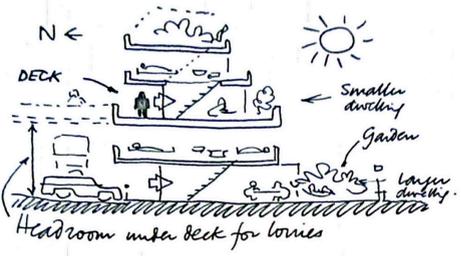


At the lowest density the setting - in trees - is more important than the architecture of the houses.

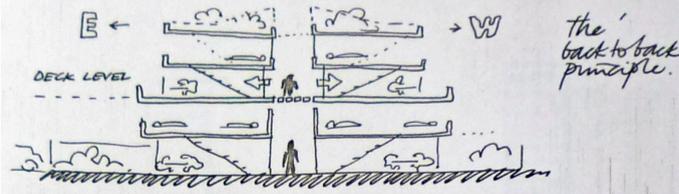


- 2) arrange the parking so that the walk from the car to the house is in the same general direction towards the car opposing the parking place. This is the concept of having the parking place and car in the same 'line of vision'. People coming by foot along a pedestrian route should also have the line of vision from the parking place to the dwelling so that a car or animal at the same foot level hinders the view.

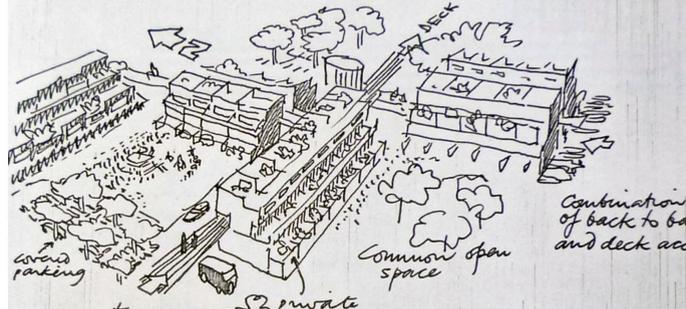
The solution shown here groups the cars at the end of a pedestrian footway in front of the houses. Pedestrian routes also link to this footway. This achieves both a high level of safety and convenience.



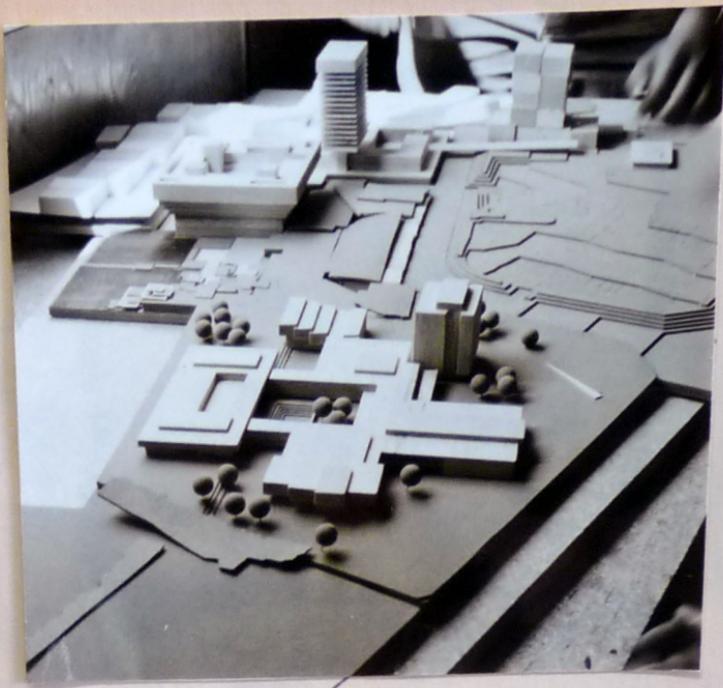
The deck access principal - flats or maisonettes over 2 Storey houses



The 'back to back' principle.



Combination of back to back and deck access



JUXTAPOSITION INITIALE DES MAQUETTES



HARMONISATION DES VOLUMES BATIS

Shankland  
C. Cox  
D. Searle  
J. Welbank  
J. Colquhoun (8 copies)  
For information

Inter-office Memorandum		Shankland, Cox and Associates	
From	N. Welbank	Reference	JM/JS/9T
Office	London	Date	26th June 1968
Subject			
Pontoise Planning - Town Centre			

CRITERES QUI SERVIRONT A TESTER LE PROJET DU  
CENTRE DE LA PREFECTURE ET QUI DEVRAIENT GUIDER L'ETUDE

The following list gives the criteria for judgement in working at a town centre scheme. They do not provide answers but provide headings under each of which clear objectives must be stated.

1. Quantity of Accommodation

- is it in accordance with projected needs

*le volume concordance avec le programme*

2. Grouping of Complimentary Functions

- by day, by night, and at weekends

*groupement des fonctions complémentaires*

3. Shopping Location in Key Positions

- uninterrupted frontage  
- intimate and safe  
- atmosphere and rear parking

*intégration des commerces aux gts clefs  
facile centre  
atmosphère sécurisée  
parking*

4. Disposition of Main Elements of Building Volume

- as objects in space  
- as creators of outdoor space  
- relationship to adjoining areas and landscape

5. Parking

- for shoppers  
- for workers  
- for visitors  
- open or closed car parks. Cost implication  
- charging policies  
- avoid large car parks but must be interconnecting  
- programme of provision

6. Access

- focus of pedestrian movement  
- network of pedestrian activity (including childrens play)  
- servicing  
- segregation  
- relationship to primary roads

Ce sont les critères de Shankland (note du 26.6.68) légèrement modifiés et complétés :

1 - Le programme

Concordance du projet et du programme

2 - Groupement des fonctions complémentaires

- . Création d'une atmosphère urbaine
- . Parkings à usages multiples

3 - Emplacement des commerces

- . Différenciation des phases
- . Ambiance sur façade principale et sur façade arrière
- . Parkings proches
- . Desserte des réserves

4 - Parking

- . Pour les commerces, les bureaux, les visites, les loisirs, les logements
- . Accès facile
- . Affectation des parkings aux différents usages
- . Contrôle, péages
- . Evolution des parkings dans le temps.

5 - Accès

- . Les automobiles, autobus, taxis
- . Les poids lourds
- . Les piétons et les cyclistes
- . Les pompiers et les ordures ménagères
- . Le forum, les places
- . Les liens avec l'extérieur.

# INTRODUCTION

## Objectifs de l'Atlas

- réunir dans un même document toutes les études faites sur les versants de l'Hautill
- avoir un document continuellement tenu à jour et contenant toutes les données d'aménagement
- pouvoir modifier rapidement les options retenues en connaissance de cause
- disposer de planches utilisables pour composer des dossiers particuliers complets

## Communes intéressées par l'étude

- BOISEMONT	}	
- L'OURDIMANCHÉ (pour parties)	}	Vai d'Osé
- JOUY LE MOUTIER	}	
- VAUREAL	}	
- ANDRESY (pour parties)	}	Yvelines
- MAURECOURT (pour parties)	}	

## Définitions

L'Atlas est composé de différentes parties destinées à éclairer le choix du "parti d'aménagement des versants de l'Hautill".

Les constantes sont par définition les éléments à prendre obligatoirement en compte, que ce soit des contraintes géographiques, juridiques ou administratives ou que cela découle de choix irréversibles.

Les éléments variables sont ceux qui, s'ils sont remis en cause, bouleversent les options retenues.

La troisième partie décrit le parti d'aménagement retenu pour la demande de déclaration d'utilité publique, soumise à l'enquête en février 1972.

Les directives d'études donnent les grandes lignes à intégrer dans les plans d'aménagement étudiés au 1/5000<sup>e</sup> à partir desquels sont tirés les directives d'aménagement qui s'imposent pour l'étude des flots.

ANALYSE DU SITE  
DEFINITION DU PROGRAMME



CONSTANTES

VARIABLES

→ OPTIONS

(schéma d'aménagement)  
1/10.000<sup>e</sup>

DIRECTIVES

D'ETUDES

↓  
P.A.Z (1/5.000<sup>e</sup>)

Plan d'aménagement de zone

↓  
DIRECTIVES D'AMENAGEMENT

(documents contractuels remis aux constructeurs)  
différentes échelles jusqu'au 1/1000<sup>e</sup>me

Note - Le diagramme ci-dessus indique les différentes phases d'étude pour l'élaboration du schéma d'aménagement, du plan d'aménagement de zones pour enfin déboucher sur les directives d'aménagement d'flots.